



Plan de déplacements d'entreprise du Conseil régional Rhône-Alpes

Christophe Rodier

► To cite this version:

Christophe Rodier. Plan de déplacements d'entreprise du Conseil régional Rhône-Alpes. Gestion et management. 2005. dumas-00408459

HAL Id: dumas-00408459

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408459>

Submitted on 30 Jul 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Lyon 2 (*Faculté des Sciences Economiques et de Gestion*) –

Laboratoire d'Economie des Transports – Ecole Nationale des Travaux Publics d'Etats



PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE DU CONSEIL REGIONAL RHÔNE-ALPES

ANNEE 2005

Mémoire de stage présenté par

Christophe RODIER

Septembre 2005

Maîtres de stage :

Chantal BURGARD (Région Rhône-Alpes)

Bruno FAIVRE D'ARCIER (LET)

Patrick BONNEL (ENTPE)

Master Professionnel
**Transports Urbains et
Régionaux de Personnes**



Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] - Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] - Plan de Déplacements d'Entreprise du Conseil Régional Rhône-Alpes – Année 2005		
[Auteur] - Christophe RODIER		
[Membres du Jury (nom et affiliation)] - Bruno FAIVRE D'ARCIER, Professeur en Aménagement de l'Espace et Urbanisme à la Faculté de Sciences Economiques et de Gestion, Université Lumière Lyon 2 - Patrick BONNEL, Enseignant-chercheur, LET - ENTPE - Chantal BURGARD, Directrice des Moyens Généraux, Conseil régional Rhône-Alpes		
[Nom et adresse du lieu du stage] - Conseil régional Rhône-Alpes (Direction des Moyens Généraux) 78, route de Paris - BP.19 - 69751 CHARBONNIERES-LES-BAINS Cedex		
[Résumé] - Le Conseil régional Rhône-Alpes, dans le cadre de son futur transfert vers le site de Lyon Confluence, prévu pour 2010, a décidé d'élaborer un Plan de Déplacements d'Entreprise, afin d'œuvrer à une mobilité durable. Cette étude constitue une première étape dans l'élaboration de ce que sera LE •PDE• de la Région, qui sera entrepris dès 2009. Ce projet s'inscrit dans une démarche de développement durable dans laquelle la Région est fortement engagée, depuis mai 2004. - La situation géographique, excentrée, des sites ; la localisation des habitats des agents de la Région ; et l'offre en transport en commun insuffisante voire inadaptée ; entraînent une utilisation de la voiture pour près des deux tiers des agents, dans leur trajet domicile-travail. Face à ce constat, une enquête, auto-administrée par questionnaire, a été lancée au mois de mai 2005, et a permis d'élaborer des objectifs opérationnels. Ces objectifs s'attachent à privilégier les déplacements effectués au moyen de modes de déplacements durables : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obtenir une répartition modale des déplacements domicile-travail favorable aux transports alternatifs ; ▪ Meilleure prise en compte du critère d'accessibilité pour le choix des solutions de transport ; ▪ Meilleure information sur les offres de transport pour accéder aux différents sites ; ▪ Meilleure gestion des réservations des véhicules de service pour les déplacements professionnels ; ▪ Création d'un site dédié au covoiturage, par intranet. - Cette étude se positionne comme un document prospectif et évolutif en faveur d'une mobilité durable pour la Région et ses agents, mais également pour la société toute entière.		
[Mots clés] Abonnement, accessibilité, agents, choix, conducteur, Conseil régional, coût, covoiturage, déplacement, déplacement professionnel, développement durable, diagnostic, enquête, fréquence, habitude, information, intermodalité, lieu d'habitation, marche à pied, mobilité, mode de transport, motif de déplacement, navette, offre de transport, PDE, PTU, périurbanisation, questionnaire d'enquête, région Rhône-Alpes, report modal, site d'étude, stationnement, TER, temps de trajet, trajet domicile-travail, transport alternatif, transport collectif, transport urbain, véhicule de service, voiture.	Diffusion : - papier : [oui/non]* - électronique : [oui/non]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au :	
[Date de publication] Septembre 2005	[Nombre de pages] 87 pages	[Bibliographie (nombre)] 17 ouvrages

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] - Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] - The plan of the mobility of the regional Council the Rhone-Alps – Année 2005		
[Author] - Christophe RODIER		
[Members of the Jury (name and affiliation)] - Bruno FAIVRE Of ARCIER, Professor in Installation of Space and Town planning to the Faculty of Economic Sciences and Management, University Lumière Lyon 2 - Patrick BONNEL, Teacher-Researcher, LET - ENTPE - Chantal BURGARD, Director of the Average Generals, the regional Council the Rhone-Alps		
[Place of training] - The regional Council the Rhone-Alps (Direction of the Average Generals) 78, route de Paris - BP.19 - 69751 CHARBONNIERES-LES-BAINS Cedex		
[Summary] <ul style="list-style-type: none"> - The regional Council the Rhone-Alps, in view of its future transfer to the site of Lyon-Confluence, planned for 2010, has decided to devise a plan for the relocation of companies, so as to achieve sustainable mobility. This study is a first stage in the drawing up of what will be the plan for relocation of businesses in the Region, which will be undertaken in 2009. This project is part of a course of action for durable development, to which the Region has been firmly committed since May 2004. - The geographical position of outlying sites, the locations of employees' accomodation of the Region, and the inadequate, even unsuitable, public transport supplied, result in two thirds of employees using their cars for the trip from home to work. To tackle this problem, an independent enquiry by questionnaire was made in May 2005, which enabled operational targets to be set. These targets seek to give priority to journeys made by sustainable means : <ul style="list-style-type: none"> • Obtain a modal distribution of home/work journeys allowing alternative means of transport. • Better recognition of the criterion of accessibility in the choice of solutions to transport. • Better information on the supply of transport to reach the different sites. • Better managing of the reservation of service vehicles for professional journeys. • Creation of an intranet site to organize car-pooling. - This study is proposed as long-term and progressive research to recommend sustainable mobility for the Region and its employees, but also for society as a whole. 		
[Key Words] Accessibility, alternative mean of transport, car, car-pooling, choice, cost, diagnosis, driver, employee, enquiry, frequency, habit, home / work journey, home place, information, inquiry, journey, journey's time, mobility, modal transfer, parking, professional journey, public transport, purpose of deplacement, questionnaire, regional the Rhone-Alps, regional Council, service vehicle, shuttle, study's site, supply of transport, sustainable development, urban transport, walking		Distribution statement : - Paper : [yes / no]* - Electronic : [yes / no]* (* Scratch the useless mention) Declassification date :
[Publication date] 2005, september	[Nb of pages] 87 pages	[Bibliography] 17 literary works



REMERCIEMENTS

Après cette période de stage effectuée au sein du Conseil Régional Rhône-Alpes, du 11 avril au 12 août 2005, je tiens à adresser mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont réservé un bon accueil et qui ont su se rendre disponibles tout au long de mon travail.

J'adresse mes remerciements à :

- Mr J. Jack QUEYRANNE, président de la Région Rhône-Alpes, et son équipe d'avoir permis à un stagiaire d'intégrer la DMG pendant 4 mois, et de m'avoir fait suffisamment confiance pour que je puisse participer pleinement à la mise en place de ce projet de grande envergure.
- Mme Chantal BURGARD, mon maître de stage, directrice des Moyens Généraux, qui par son expérience et sa connaissance du monde du transport a facilité la conduite du projet sur lequel j'ai travaillé.
- Mme Agnès ROUX, responsable du projet PDE, que je remercie tout particulièrement pour sa qualité d'écoute et de dialogue.
- Mme Delphine COUDERT, chargée de projets transports au sein de la DTIC qui m'a permis d'obtenir des informations utiles pour la conduite du projet et d'enrichir ma culture « transport » personnelle.
- Mr Olivier BERZANE, chargé d'axe des lignes de l'Ouest lyonnais pour le compte de la SNCF, qui a accepté spontanément de me recevoir pour répondre à certaines de mes attentes en termes de qualité de service et d'exploitation ferroviaire.
- Les membres du groupe de travail qui ont participé activement à l'élaboration du questionnaire et qui ont assuré un suivi tout au long de la « campagne » d'enquête, facilitant ainsi un bon taux de participation.
- Tout le reste du personnel de la DMG avec lequel j'ai eu des contacts tous les jours et qui ont facilité mon intégration au sein de cette direction.

Je tiens à remercier tout particulièrement l'équipe enseignante qui m'a apporté beaucoup tout au long de cette année et sans laquelle je n'aurais pas pu effectuer cette mission au sein du Conseil Régional.

SOMMAIRE

Introduction	5
1^{ère} partie : Le Conseil Régional Rhône-Alpes	10
I. Historique et fonctionnement institutionnel	10
II. Compétences et organisation	11
2^{ème} partie : Analyse de la situation actuelle	12
I. Profil de mobilité de la Région	14
II. Accessibilité de la Région	15
3^{ème} partie : Elaboration du diagnostic PDE	25
I. Les bénéfices attendus du PDE de la Région	26
II. Elaboration du questionnaire	27
III. Résultats	30
IV. Conclusion	52
4^{ème} partie : Plan d'actions	53
I. Déplacements domicile-travail	54
II. Déplacements professionnels	59
III. Conclusion	60
Critiques méthodologiques	61
5^{ème} partie : Conclusion	62
Glossaire	63
Bibliographie	65
Table des matières	67
Annexes	69

AVANT-PROPOS

Au fil des années, avec le développement important des déplacements, le trafic motorisé est devenu une des principales nuisances pour l'environnement des villes (annexe 1). Nombre d'études montrent que si la situation évolue au rythme actuel, les villes ne connaîtront que congestion d'ici quelques décennies, et la pollution de l'air et le bruit, seront tels qu'il deviendra inévitable de prendre des mesures drastiques.

Le Plan de Déplacements d'Entreprise (**PDE**) résulte d'une démarche qui aborde de manière globale et intégrée l'ensemble des déplacements d'une entreprise.

Il s'articule autour des trois composantes d'une politique de Développement Durable :

- **Economique** : optimisation des déplacements, réduction du budget transport pour l'entreprise comme pour le salarié ;
- **Social** : amélioration pour les salariés de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements ;
- **Environnemental** : réduction de la pollution et de la consommation d'énergie.

Le PDE s'inscrit dans le cadre législatif et réglementaire de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 qui institue l'obligation, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, de mettre en œuvre les Plans de Déplacements Urbains (**PDU**). Il est officiellement introduit par la Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi **SRU**) en décembre 2000.

Les orientations du PDU portent sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs, l'organisation du stationnement et "l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ».

Le Plan de Déplacements d'Entreprise dans le PDU lyonnais :

L'agglomération lyonnaise est la première métropole française à se doter, en 1997, d'un Plan de Déplacements Urbains (une révision du PDU a eu lieu en mars 2004). Suite au

constat mettant en évidence la place prépondérante de la voiture dans les modes de transport (80% des déplacements mécanisés en 1995), le PDU a permis de définir des axes forts, afin de rendre attractif le réseau de transports en commun et notamment:

- La réduction effective de la part de marché de la voiture ;
- Le rééquilibrage en faveur des modes plus doux et moins polluants ;
- La création de 11 lignes fortes de transports en commun pour garantir, d'une part un accès plus direct aux deux points majeurs que sont la Presqu'île et la Part-Dieu, et d'autre part, un accès à tous les autres secteurs avec un maximum d'une correspondance.

La mise en place de Plan de Déplacements d'Entreprise s'intègre parfaitement dans cette logique de diminuer le trafic automobile et de favoriser le report modal, notamment en faveur des transports en commun.

INTRODUCTION

Depuis une trentaine d'années, on observe une transformation profonde des rythmes de la vie quotidienne qui fait évoluer les pratiques de mobilité et pose ainsi des problèmes nouveaux à la gestion urbaine et à l'organisation des transports.

Ces évolutions :

- Tiennent pour une part à l'individualisation des modes de vie, avec cette volonté grandissante d'autonomie des personnes qui aspirent à une meilleure qualité de vie. L'importance accordée au domicile tient, d'une part, à la qualité du logement (individuel), d'autre part, au cadre de vie, qui entraîne une expansion urbaine périphérique. Tout cela s'effectue parfois au détriment du lieu de travail qui perd son rôle prédominant.

- Sont liées, pour une autre part, aux nouveaux rythmes de travail ; notamment avec la réduction du temps de travail (**ARTT**) qui s'accompagne d'un aménagement des temps capable de concilier les exigences du travail et les rythmes de vie des salariés (en effet de plus en plus de personnes souhaitent travailler à temps partiel dès lors qu'il s'agit d'un temps partiel choisi).

Ces nouvelles pratiques de mobilité, plus diffuses dans l'espace (avec l'étalement urbain) et dans le temps (avec la désynchronisation des rythmes) supposent des échanges croissants au sein et entre des territoires de densités variables (annexe 2). La mobilité est ainsi devenue un des enjeux majeurs de la vie collective et de la vie quotidienne. En effet, elle est un moyen indispensable au bon fonctionnement de la société.

Face à ces exigences de qualité de vie, qui deviennent essentielles, se développe une forte sensibilité aux questions de santé publique et d'environnement. C'est pourquoi les Autorités publiques se mobilisent face à ces mutations contemporaines.

L'Etat a tendance à partager ses compétences avec les collectivités territoriales qui, avec les lois de décentralisation, disposent de compétences accrues. En effet, elles doivent aujourd'hui assurer, à côté de leur fonction de décideur, un rôle d'animateur. Emerge alors une fonction de médiation difficile à assumer par les collectivités qui, en tant qu'autorité locale, conduisent leurs propres actions, au même titre que les autres partenaires.

Les collectivités locales peuvent exercer par rapport à l'évolution des rythmes urbains un rôle variable : soit accompagner les évolutions constatées, les amplifier, voire les initier, soit chercher à les contraindre et à les encadrer.

Les Autorités Organisatrices des transports (**AOT**) ont en charge l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains en mettant en place une politique de mobilité articulant urbanisme et transport en intégrant tous les modes de déplacements de personnes (voiture particulière, transports publics, marche à pied, deux roues).

Leurs objectifs recoupent souvent ceux des exploitants (étaler les heures de pointe), parfois avec quelques nuances : encourager la captation de nouveaux clients ayant fait un transfert modal plutôt que de voir les usagers du transport public augmenter leur mobilité.

Le principal résultat des PDU semble être de développer la concertation entre l'ensemble des acteurs, dans le cadre d'une démarche prospective.

A Lyon, le PDU a facilité l'intermodalité par des projets communs entre le Grand Lyon, le SYTRAL, la Région Rhône-Alpes et le Département du Rhône qui ont signé un protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise, au mois de février 2005. Ce partenariat a pour but d'offrir aux habitants du bassin de vie lyonnais un service de transports répondant à leurs attentes, respectueux de l'environnement et structurant le développement urbain.

Ce dernier fait apparaître la nécessaire cohérence à établir entre urbanisme et transport, avec pour horizon, le développement durable. Il incite les Entreprises et les administrations de l'agglomération à entreprendre des actions d'animation et de promotion en faveur d'une mobilité multimodale.

Le Conseil Régional Rhône-Alpes en tant qu'Autorité Organisatrice

Après une période d'expérimentation de 1997 à 2001, la Région est devenue depuis le 1er janvier 2002, Autorité Organisatrice des transports régionaux de voyageurs. Ainsi, elle organise et finance (loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU)) la circulation quotidienne de 1 000 trains (sur les 1 500 trains au total qui utilisent chaque jour le réseau ferroviaire en Rhône-Alpes) et de 440 autocars ; l'ensemble étant fréquenté par plus de 90 000 voyageurs chaque jour.

Une convention signée en mars 2002 régit les relations de la Région avec l'exploitant du réseau, la SNCF. Dans ce cadre, la Région verse à la SNCF une contribution financière pour la gestion du service public régional. Au travers des dispositifs prévus par la convention d'exploitation, la SNCF est responsabilisée notamment vis-à-vis de l'équilibre financier des services TER (évolution des charges et des recettes) et de l'amélioration de la qualité du service (système de bonus/malus).

Les transports demeurent une priorité du Conseil Régional, avec une ambition forte : améliorer les échanges entre les différents bassins de vie de Rhône-Alpes afin notamment de faciliter l'accès des Rhônalpins aux équipements, aux services, aux emplois, quel que soit leur lieu d'habitation.

Avec un budget primitif de 457,4 millions d'euros en 2004, la Région Rhône-Alpes peut concrétiser ses objectifs via :

- La convention la liant à la SNCF pour la gestion du service public de transport régional de voyageurs ;
- Le contrat Etat-Région 2000-2006 pour les infrastructures et les gares ;
- Le programme de modernisation du matériel ferroviaire roulant ;
- Les projets de développement des transports collectifs dans la périphérie des grandes agglomérations.

Les enjeux et objectifs principaux de la politique régionale des transports sont :

- Enjeux majeurs de la politique régionale des transports :
 - Faciliter les déplacements tout en respectant l'équilibre social, économique et démographique des territoires ;
 - Rééquilibrer la part relative des différents modes de transport en augmentant celle des transports collectifs ;
 - Rendre plus performants et plus attractifs les services de transports collectifs régionaux, notamment les TER.
- Objectifs principaux de la Région en matière de transports :
 - Organiser l'intermodalité, c'est-à-dire assurer le passage simple et pratique d'un mode de transport à l'autre, notamment par l'aménagement des gares en lieux d'échanges, par la coordination des horaires, par la création de tarifs combinés ;

- Développer la combinaison des modes de transport (multimodalité), c'est-à-dire assurer une réelle complémentarité entre les différents modes de transport : routier, ferroviaire, aérien, fluvial incitant les utilisateurs à choisir le plus adapté pour chacun de leurs déplacements.

La Région Rhône-Alpes doit montrer l'exemple, dans l'exercice de ses compétences et la mise en œuvre de ses politiques territoriales, mais aussi dans ses propres modes de fonctionnement.

La problématique

Le souhait de la Région est de regrouper l'ensemble des services, actuellement répartis sur plusieurs sites de l'agglomération lyonnaise, au sein d'une même entité. Le site de Charbonnières, qui n'est autre que le siège de la Région, ne permet pas de répondre à cette volonté, de part le caractère exigü de celui-ci qui est actuellement saturé, au point que des préfabriqués ont été installés dans le parc où se situe le bâtiment principal.

De ce fait, la Région projette de s'implanter sur le site de Lyon Confluence, et profite de cette opération de transfert pour améliorer les déplacements de ses agents. **L'étude ne concernera donc que les sites de l'agglomération lyonnaise.**

Les places de parking mises, gratuitement, à disposition des agents sur les sites actuels, la situation excentrée des sites par rapport aux gares TER, l'inadéquation de l'offre de transport public lorsque les employés habitent à proximité d'une ligne ferroviaire ou urbaine, le manque de services de proximité, l'irrégularité des heures de travail et un grand nombre de facteurs individuels ont mené au choix de la voiture comme mode de transport prédominant.

Les déplacements domicile-travail (annexe 3) représentent une large part dans la mobilité au quotidien, malgré une tendance récente émergente qui est celle des loisirs ou des achats. Ce motif « travail » est d'autant plus important qu'il est déterminant : en effet, l'utilisation de la voiture pour se rendre le matin au travail entraîne son usage tout au long de la journée.

Les transports sont responsables de 35% des rejets de CO₂ (dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre) et représentent 28% des émissions de gaz à effet de serre ainsi que 66% de la consommation finale de produits pétroliers. Les transports urbains émettent chaque année plus de 50 millions de tonnes de CO₂ dont près de la moitié pour les déplacements professionnels. Sur ce total, la part de la voiture est prépondérante puisqu'elle produit 65% du CO₂, 60% des COVNM, 62% des NO_x, 42% des particules...¹ (sources ADEME, MIES CITEPA). Entreprendre un PDE a principalement pour objectif de contribuer à la réduction de l'effet de serre. (annexe 4)

Ce projet de transfert, vers le site de Lyon Confluence, va entraîner la suppression de près de 60% du nombre de places de stationnement actuel (400 places contre 970 aujourd'hui pour les sites de Charbonnières et d'Ecully), la Région Rhône-Alpes a engagé, dès avril 2005, une démarche de PDE, qui se veut à la fois écologique et économique puisqu'elle s'inscrit dans une logique de développement durable.

Cette démarche est motivée par la nécessité de changement. Elle vise à conduire les agents à s'interroger sur leurs pratiques de déplacements domicile-travail, à faire évoluer les mentalités et modifier les comportements. Les déplacements professionnels sont aussi concernés par cette démarche.

Le PDE de la Région² est également un acte de management interne qui consiste à agir sur la demande de déplacement afin de maîtriser l'usage individuel de la voiture. Il prépare les esprits aux évolutions futures et accompagne les changements de pratique en mettant en place des conditions favorables. Les impacts en termes de report modal auront pour conséquence de valoriser l'institution en interne et en externe par l'engagement dans cette démarche exemplaire.

La présente étude ne constitue pas seulement un outil de gestion des déplacements, elle est aussi un document d'orientation des actions prises et à entreprendre pour améliorer le bien-être et la qualité de vie au sein de la collectivité pour les agents. Elle permettra de suivre l'évolution de la Région et de s'adapter aux situations nouvelles. En ce sens, le document a donc non seulement une portée immédiate mais aussi un volet prospectif, notamment dans le cadre du transfert sur Lyon Confluence.

¹ La lettre ADEME N°30 / avril 2005

² Le terme « Région » avec une majuscule désigne la collectivité territoriale

1^{ère} PARTIE : LE CONSEIL REGIONAL RHÔNE-ALPES

I. HISTORIQUE ET FONCTIONNEMENT INSTITUTIONNEL

I.1 Historique

C'est au terme d'un long processus qu'est née la région Rhône-Alpes telle que nous la connaissons. Son identité géographique d'abord et surtout politique est relativement récente par rapport à d'autres régions telle que la Bretagne ou l'Alsace : certains territoires ne sont devenus français que tardivement (ex : Bugey et Pays de Gex au 18^e siècle). Il faut attendre 1789 et le découpage de la France en départements pour voir la forme de la région se dessiner sans avoir encore de réalité administrative. Effleurée sous la III^{ème} République, l'idée régionale prend corps en 1919 avec la création des groupements économiques régionaux du ministre Clémentel.

Les années 50 voient l'apparition des régions de programmes et les années 60, les Circonscriptions d'Actions Régionales. Le mouvement de déconcentration se poursuit avec la Loi du 5 juillet 1972 qui crée les Etablissements Publics Régionaux (EPR). C'est la Loi du 2 mars 1982, initiatrice du processus de décentralisation des collectivités locales françaises, et les décrets d'application, qui donnent à la Région son statut de Collectivité territoriale à part entière et des compétences propres telles que la formation professionnelle et les lycées, et qui permettent à la Région de faire élire un Président à la tête de l'exécutif du Conseil régional.

En 2004, la Loi du 13 août, nouveau volet de décentralisation apportera à la Région de nouvelles compétences propres telles que la gestion des TOS (Technicien et Ouvrier de surface) et des formations sanitaires et sociales. La même année, la réforme du scrutin régional conduira à l'élection des 157 conseillers régionaux rhônalpins, par voie de suffrage universel direct, pour 6 ans, selon un scrutin de liste réparti en sections départementales et à deux tours, avec le principe d'alternance hommes-femmes (83 hommes/74 femmes).

I.2 Fonctionnement (annexe 5)

En Rhône-Alpes :

- L'exécutif est composé d'un Président, de 15 Vice-présidents et de 5 conseillers délégués. (annexe 6)

- Le délibératif comprend : l'Assemblée plénière, la Commission permanente et 16 Commissions thématiques. (annexe 7)

II. COMPETENCES ET ORGANISATION

Les délibérations du Conseil régional sont mises en œuvre par les directions et les services de la Région. (voir organigramme en annexe 8)

Les missions de la Région sont caractérisées par un rôle important joué en matière de développement économique, social et culturel. Les domaines d'actions régionaux sont :

- Le développement économique : la Région "coordonne sur son territoire, les actions de développement économique des collectivités territoriales et leurs groupements".
- L'aménagement du territoire, avec notamment l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT), la signature du Contrat de Plan et l'élaboration d'un schéma régional de transports qui devient avec la Loi du 13 août 2004, un "schéma régional des infrastructures et des transports". La Région est l'Autorité Organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (services TER), depuis 1997.
- L'éducation, la formation professionnelle et la culture : gestion des lycées et des TOS ; définition et mise en œuvre de la politique régionale d'apprentissage et de formation professionnelle des jeunes et des adultes, à la recherche d'un emploi ou d'une nouvelle orientation professionnelle ; responsabilité de l'inventaire général du Patrimoine...
- La santé : gestion des formations sanitaires et sociales, par exemple ;...

2^{ème} PARTIE - ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

Cette partie a pour objectif de définir une série d'indicateurs servant :

- A évaluer les besoins de la Région en matière de mobilité et d'accessibilité ;
- A comprendre les déplacements liés à la collectivité et générés par elle ;
- A aider à formuler des objectifs pour le Plan de Déplacements d'Entreprise.

Cette analyse se base essentiellement sur la situation existante et donc sur les déplacements concernant les trois sites de la Région, de l'agglomération lyonnaise. Deux (dont le siège) sont situés sur la commune de Charbonnières et un troisième (le Val d'Ecully) sur la commune d'Ecully.

Elle permet de déterminer les besoins de la Région en termes de mobilité (**profil de mobilité**) et les moyens dont disposent les sites de la Région pour répondre à ces besoins (**profil d'accessibilité**).

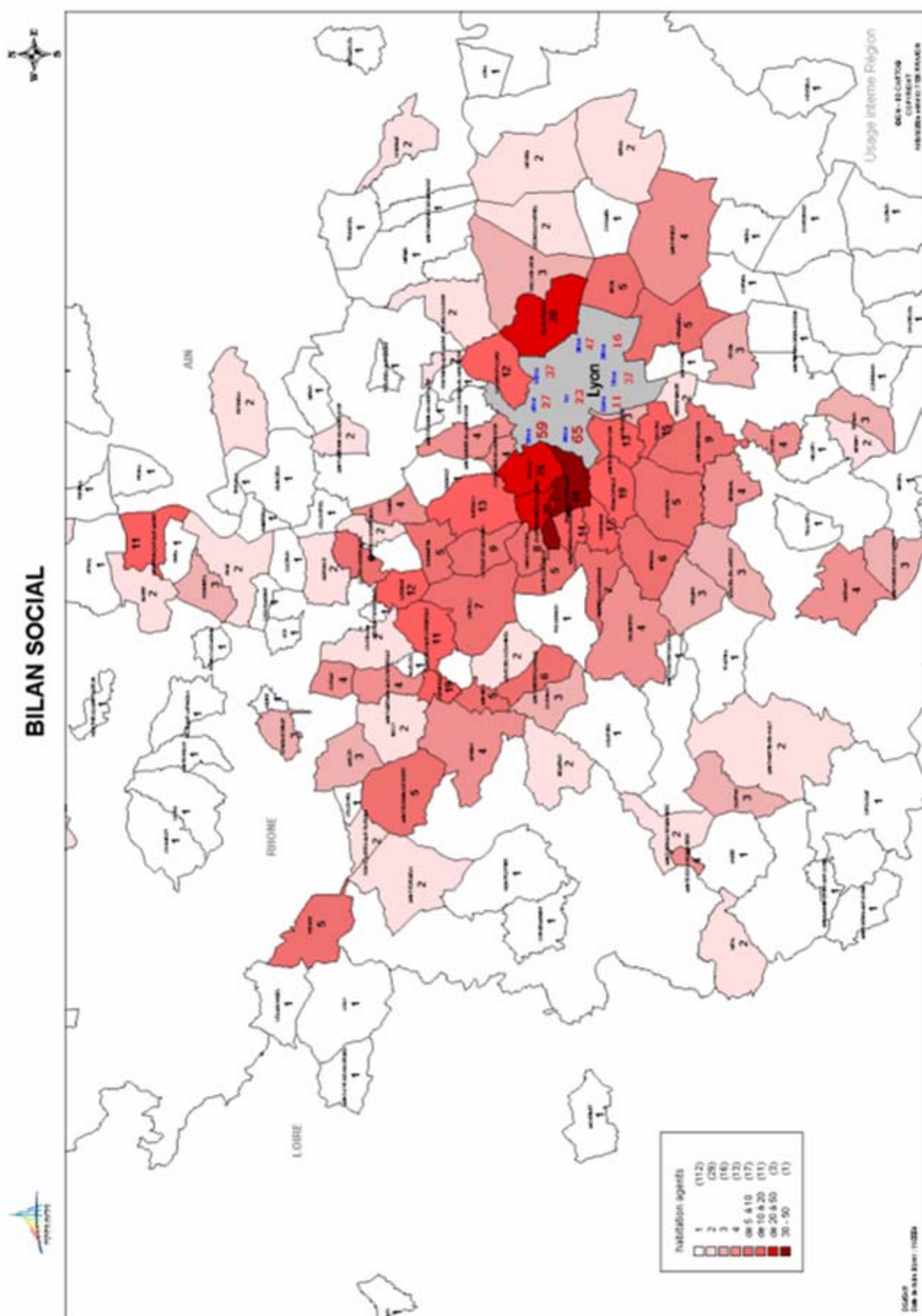
I. PROFIL DE MOBILITE DE LA REGION

Le profil de mobilité consiste à déterminer les besoins en termes de déplacements. La détermination d'un tel profil suppose la prise en compte de l'ensemble des activités liées à la Région et la connaissance de leurs implications en termes de mobilité. Il s'agit de synthétiser les origines et les destinations des diverses activités et de voir quels besoins en transport sont nécessaires.

L'ensemble des déplacements générés par la Région est pris en considération pour élaborer ce profil : les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.

I.1 Déplacements domicile travail (annexe 9)

En ce qui concerne les déplacements domicile-travail, la Région se caractérise par une dispersion forte des origines géographiques des employés. Une carte a été établie par la Direction des Ressources Humaines, à partir des données du bilan social 2004 (voir page suivante).



Celle-ci représente les lieux de résidence principale des agents de la Région. Les différents tons de rouge permettent d'évaluer la concentration en agents de la Région sur un secteur donné.

Elle met en évidence trois secteurs géographiques où il y a une concentration importante d'agents de la Région. Ils regroupent à eux seuls, 91% de la population agents.

- Lyon
- Grand Lyon (hors Lyon)
- Ouest-lyonnais

Secteurs géographiques	Nombre d'employés
<i>Lyon</i>	322
<i>Grand Lyon</i>	299
<i>Ouest lyonnais</i>	239
<i>Est lyonnais</i>	9
<i>Ain</i>	16
<i>Ardèche</i>	5
<i>Drôme</i>	5
<i>Isère</i>	32
<i>Loire</i>	17

Tableau 1

Ceci s'explique par l'implantation des sites qui se situent sur la partie ouest de l'agglomération. La plupart des agents se localisent à proximité des grands axes routiers, au Nord, avec l'A6 et TEO, à l'Ouest avec la RN7 et plus au sud avec le Boulevard Urbain Sud qui permet de rejoindre l'A7 à l'Est ou la Route de Brignais sur la partie Ouest.

I.2 Déplacements professionnels

La dispersion géographique est fortement présente également au niveau des déplacements professionnels. Avec l'étendue de l'activité de la Région sur un territoire très vaste qui compte huit départements, pour une superficie totale de 43 698 km² ; les points de destination sont très nombreux que ce soit au niveau départemental ou régional. Plusieurs moyens de transports sont utilisés tels que la voiture, le train ou encore l'avion (pour les déplacements sur l'ensemble du territoire national).

Il est difficile d'établir un état des lieux sur les destinations les plus importantes en termes de déplacements professionnels. L'ensemble des missions est effectuée, la plupart du

temps, par des cadres (ingénieurs, chargés de missions ...) appartenant à des directions telles que la DPAT (Direction du Patrimoine), la DLYC (Direction des Lycées), la DTIC (Direction des Transports et des technologies de l'Information), la DEFC (Direction de l'Emploi, Formation Continue et égalité professionnelle), et cela sur la totalité du territoire rhônalpin.

La Région met à disposition des agents, qui sont amenés à se déplacer, un pool de véhicules de service estimé à une trentaine de véhicules (25 pour le site principal de Charbonnières et 4 pour celui du Val d'Ecully).

La pratique encore disparate et peu disciplinée quant à l'utilisation des véhicules de service contraint, parfois, certains agents à effectuer des déplacements avec leur voiture personnelle ; auxquels cas les frais de déplacement leur sont remboursés sur une base définie par la législation en vigueur.

II. ACCESSIBILITE DE LA REGION

Il paraît important de déterminer l'ensemble des moyens disponibles pour atteindre les différents sites de la Région. Cela consiste à répertorier l'offre en matière de déplacements en voiture, en transports collectifs et les infrastructures dites de modes doux présentes.

Contrairement à des entreprises, implantées dans le centre de Lyon, qui ont signé une convention PDE ou PDA, comme France Telecom¹ ou encore le Grand Lyon², les sites d'étude de la Région, quant à eux, ont une situation géographique peu avantageuse dans la mesure où ceux-ci sont excentrés des centres-villes respectifs souvent privilégiés par une desserte en transports en commun, au détriment des zones périphériques.

Les illustrations, ci-après, représentent l'implantation de chaque site pour mieux comprendre leur accessibilité.

¹ Octobre 2003

² Avril 2005

Sites de Charbonnières



Légende : Site 1 : site principal de la Région

78, route de Paris

Site 2 : bureaux situés aux 100, 102, 104 route de Paris

Les sites actuels sont situés le long de la route de Paris, un axe de communication fort, aussi bien en termes de desserte locale (Grand Lyon) que de transit (Lyon-Roanne).

Site d'Ecully



Légende : Site 3 : site du Val d'Ecully
4, chemin du Ruisseau

L'accessibilité actuelle des sites se révèle être déséquilibrée selon le mode de transport que l'on utilise. Nous allons détailler, par mode, les offres existantes pour mieux appréhender le contexte d'étude.

II.1 Accessibilité en transports urbains (TCL)

Premier de Province en termes d'offre par habitant, le réseau TCL dessert 65 communes de l'agglomération lyonnaise et de ses environs, soit plus de 1,2 millions d'habitants.

Les communes de Charbonnières et d'Ecully appartiennent au Périmètre de Transports Urbains (PTU) et sont desservies par le réseau TCL. (annexe 10)

A présent, reprenons, par commune concernée par l'étude, l'offre en transport en commun existante :

II.1.1 Charbonnières

L'offre TCL se limite à une seule ligne, la ligne 86, qui relie la plateforme multimodale de Gorge de Loup, située sur Lyon 9^e, à La Tour de Salvagny. Deux voitures seulement font les trajets quotidiennement, mais avec une fréquence insuffisante comme le montre le tableau ci-dessous :

Ligne	Nombre de bus par sens	Arrêts desservis
L. 86	GDL => La Tour de Salvagny	Momet (site principal)
	HP 2/ heure	
	HC 1/ heure	Le Méridien (bureaux situés aux
	La Tour de Salvagny => GDL	100, 102, 104 Rte de Paris)
	HP 2/ heure	
	HC 1/ heure	

Tableau 2

Légende : HP : Heures de Pointe

HC : Heures Creuses

II.1.2 Ecully

Dans le secteur du Val d'Ecully, l'offre en transport en commun semble plus intéressante, au vu du nombre de lignes qui desservent ce secteur. Seulement, pour ce qui est de la ligne 5, la fréquence reste faible, et l'implantation de l'arrêt oblige à un temps de marche à pied de plus de 5 minutes. Quant aux lignes 3 et 19, malgré une fréquence acceptable, elles ont un arrêt commun qui nécessite beaucoup d'efforts de part le caractère pentu de l'accès, avec également un cheminement à pied de dix minutes environ.

Le tableau suivant reprend les caractéristiques de chacune des trois lignes.

	Nombre de bus par sens	Arrêts desservis
L. 5	Pont Mouton <=> Tassin Combattant HP 2/ heure HC 2/ heure	Clinique Val d'Ouest
L. 3	Hôtel de Ville <=> Dardilly le Jubin HP 4/ heure HC 2/ heure	La Vernique
L. 19	Hôtel de Ville <=> Le Pérolier HP 3/ heure HC 2/ heure	La Vernique

Tableau 3Légende : HP : Heures de Pointe

HC : Heures Creuses

Une prise en charge financière partielle de l'abonnement mensuel TCL (à hauteur de 50%) est proposée aux agents de la Région, conformément à la loi SRU de décembre 2000 qui permet aux employeurs hors Ile-de-France de prendre en charge tout ou partie de l'abonnement de transports publics de leurs salariés.

II.2 Accessibilité ferroviaire (annexe 11)

Au niveau de l'accessibilité ferroviaire, les communes de Charbonnières et Ecully sont situées sur les axes TER qui appartiennent au **réseau de l'Ouest Lyonnais**, isolé du reste du réseau régional principal. Toutefois ce dernier est accessible depuis les gares de Lozanne et de l'Arbresle. Cela est dû à sa constitution par une compagnie indépendante à l'origine de la compagnie principale, le Paris-Lyon-Méditerranée.

Ce réseau périurbain est fréquenté quotidiennement par **6 000 voyageurs**. Ils utilisent à Lyon pour moitié la gare de Lyon Saint-Paul située dans le Vieux Lyon, pour moitié la gare de Lyon Gorge de Loup en correspondance avec la ligne de métro D. Les 3/4 des voyages sont effectués sur la ligne principale vers Tassin, Charbonnières, Lentilly, L'Arbresle, Sain-Bel. (annexe 12)

La ligne Lyon - Lozanne - L'Arbresle - Tarare - Roanne - Clermont-Ferrand est fréquentée par environ **5 000 voyageurs** par jour, 38 circulations régionales (dans les deux sens) desservent cette ligne ; 9 sont interrégionales et relient Lyon Perrache et Part-Dieu à

Clermont-Ferrand, en ne desservant que Tarare et Roanne ; 15 ne desservent que les gares principales de Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache ; 13 desservent toutes les gares entre Saint-Germain-au-Mont d'or et Roanne, et desservent également Lyon Vaise (métro D) et Lyon Perrache (métro A).

Comme précédemment, pour avoir une vision plus précise de l'offre TER, une analyse par site est faite.

II.2.1 Charbonnières

La commune de Charbonnières compte deux gares TER, la gare principale située dans le Centre-ville qui se situe sur l'axe fort de l'Ouest lyonnais, à savoir la ligne qui relie Lyon Saint-Paul à Sain Bel, et la gare des Flachères située sur l'axe Lyon Saint-Paul – Lozanne.

Axe Lyon Saint Paul - Sain Bel : (Gare de Charbonnières Centre)

Avec 36 Allers et 38 Retours, cette ligne offre un service très intéressant avec des fréquences de l'ordre du 1/4 d'heure en heures de pointe et de la 1/2 heure en heures creuses. Seulement cette gare se situe à 20 minutes à pied du site principal de la Région, avec une accessibilité à pied très contraignante de part la configuration du terrain qui est très pentu, à l'approche de ces derniers.

Axe Lyon Saint Paul – Lozanne : (Gare des Flachères)

De moindre importance avec 18 Aller/Retour au quotidien, cette ligne présente une fréquence d'une 1/2 heure en heures de pointe et d'une heure en heures creuses. De plus, le chemin piétonnier (durée approximative : 10 minutes), qui mène de la gare aux sites, n'est pas facilité car non aménagé (absence d'éclairage, non ombragé, revêtement en terre).

II.2.2 Ecully

La gare d'Ecully fait partie des gares desservies par la ligne TER qui relie Lyon Saint-Paul à Sain Bel, avec la fréquence qu'on lui connaît (voir plus haut). L'environnement proche de la gare n'est pas fait pour faciliter l'accès piétonnier. En effet, pour rejoindre le site du val d'Ecully, à partir de la gare, il faut longer le boulevard du Valvert qui connaît une fréquentation automobile importante, notamment aux heures de pointe. De plus les abords immédiats de cette voie de communication ne sont pas sécuritaires, ce qui n'encourage en rien la marche à pied, d'autant plus que le temps de parcours est long (plus de 20 minutes).

Remarques :

Les durées de trajet sont généralement compétitives par rapport à la voiture individuelle, à partir du moment où le lieu de domicile est proche d'une gare. Certaines destinations TER comme Villefranche, Roanne, Givors sont particulièrement compétitives par rapport à la voiture. Les conditions d'accès et surtout de stationnement aux gares de la Région Urbaine de Lyon (**RUL**) posent toutefois souvent problème.

D'autre part, la régularité des horaires est un point noir vis-à-vis de la qualité de service exigée par la clientèle considérée, généralement non captive des TC (taux de motorisation très élevé, de 1,46 voitures par ménage d'après l'enquête de mobilité de décembre 2003).

II.3 Accessibilité par la navette du personnel

Tous les agents de la Région peuvent bénéficier de ce service entièrement gratuit.

Depuis février 2003, la navette du personnel assure quotidiennement le trajet Gorge de Loup – Région (tous sites confondus), aller et retour, et ne dessert plus sur Lyon centre, comme cela était le cas auparavant. En effet, le service de navette date du temps où la Région s'est implantée sur Charbonnières afin de faciliter les trajets domicile-travail des agents issus de la Préfecture. Les trajets dans Lyon pouvant être assurés par les transports en commun, cette solution facilite l'intermodalité.

Les horaires de navette sont repris dans le tableau ci-après :

Site Sens	CHARBONNIERES (site principal)	VAL D'ECULLY
Aller (départ de Gorge de Loup)	8H00	8H00
Retour (départ des sites)	17H10	17H05
	18H10	18H05

Tableau 4

Temps de trajet : Gorge de Loup <=> Charbonnières estimé au 1/4 d'heure

Gorge de Loup <=> Val d'Ecully estimé à 10 minutes

La navette reliant Gorge de Loup au site principal de Charbonnières (terminus dans l'enceinte de la Région) dessert également les bureaux situés aux 100, 102, 104 route de Paris (arrêt identique à celui de la ligne 86).

II.4 Accessibilité routière

Chaque jour, dans l'agglomération lyonnaise, 700 000 déplacements mécanisés sont effectués pour un trajet domicile-travail dont plus de 75 % en voiture particulière.

Les sites de la Région sont accessibles facilement, avec les infrastructures routières qui se situent en amont, complétées par des réseaux dits « locaux » qui passent à proximité de ces différents lieux. De plus, la situation excentrée de chaque site permet de ne pas rentrer dans Lyon et surtout d'éviter le tunnel de Fourvière, point de congestion majeur de l'agglomération, qui connaît une saturation importante le matin dans le sens banlieue-Lyon et le soir dans le sens retour. Pour les résidents de Lyon, le fait de se déplacer dans la direction contraire au flux général permet une accessibilité sans trop de problèmes jusqu'aux sites de la Région (annexe 13).

Les sites de Charbonnières sont accessibles depuis Tassin, de l'avenue de la République ou du boulevard du Valvert. Tous deux conduisent à la RN7 (direction Roanne).

Le site du Val d'Ecully, qui est proche de l'autoroute A6, est accessible depuis la porte du Valvert par le boulevard du Valvert et le chemin de la Vernique.

Au niveau du stationnement, un aspect paraît important à souligner. Celui du

nombre de places mises à la disposition des agents de la Région et des visiteurs. Le tableau ci-après reprend ces données :

Sites	Nombre de places de stationnement
Site principal	620
100, 102, 104 Rte de paris	199
Val d'Ecully	152

Tableau 5

Chaque site dispose d'un nombre considérable de places de stationnement qui encourage également à l'utilisation massive de la voiture. Ces places de stationnement sont disponibles gratuitement pour les agents avec pour seule restriction, la durée de stationnement qui est limitée aux heures d'ouverture des sites.

Des études montrent que les salariés ne disposant pas d'une place de parking sur leur lieu de travail ne sont que 34 % à utiliser leur voiture personnelle. En revanche, 76 % des salariés disposant d'une place de parking à proximité de leur lieu de travail utilisent leur voiture. Les possibilités de stationnement influent donc directement sur l'utilisation de la voiture.

II.5 Accessibilité par les modes dits "doux"

L'accessibilité cycliste et piétonne est toutefois limitée autour des sites. La traversée des voies de communication à trafic dense et le manque d'aménagements cyclables contribuent à cette accessibilité limitée. De plus, comme précisé plus haut, la forte déclivité des chemins d'accès, à l'approche des sites, est un facteur dissuasif pour beaucoup d'agents.

II.6 Conclusion

L'accessibilité routière permet, aujourd'hui, de rejoindre rapidement les différents sites de la Région avec la voiture particulière où l'offre en places de stationnement est suffisante hors manifestations événementielles organisées par la Région. Devant l'insuffisance en offre de transport collectif, notamment TCL, sur Charbonnières et l'éloignement des gares TER, l'usage de la voiture reste un frein à l'émergence de comportements durables en termes de mobilité.

De plus, les trois modes de transports collectifs (TCL, TER et navette du personnel) présentent des heures de départ ou de passage quasi similaires, ce qui provoque des créneaux horaires où la demande en termes de transports collectifs n'est pas satisfaite. Ce phénomène encourage les individus potentiellement intéressés par ces derniers à s'orienter vers la voiture particulière. (annexe 14).

Le choix du transfert de la Région sur le site de Lyon Confluence constitue à lui seul une option déterminante en faveur du développement durable. La mise en oeuvre d'un PDE, et le nombre de places de stationnement limité, prévu lors de ce transfert, doivent concourir à développer l'accessibilité en modes alternatifs à la voiture. Lyon Confluence accordera une large part aux modes doux et aux transports en commun, ce qui contribuera à relativiser le rôle de la voiture.

3^{ème} PARTIE – ELABORATION DU DIAGNOSTIC PDE

Le diagnostic est l'enquête relative aux déplacements entre les domiciles des agents et leur lieu de travail. Celui-ci vise à recueillir un ensemble de données relatives aux déplacements des agents.

Ces données sont, pour la plupart, déjà connues de l'employeur. Elles concernent :

- l'organisation du travail ;
- la répartition du nombre d'agents selon leur lieu de domicile ;
- la répartition des agents en fonction de leur mode de déplacement habituel (moyen le plus couramment utilisé pour effectuer les trajets domicile-travail). Cette information est la seule qui n'est pas connue à priori par l'employeur et qui nécessite une quête d'informations plus précises ;
- les modes d'accessibilité au lieu de travail (c'est-à-dire les différents modes de déplacement qui permettent d'accéder au lieu de travail, ainsi que les informations relatives aux transports en commun (bus TCL, TER) existantes qui desservent le lieu de travail ;
- les principales mesures prises par l'employeur sur le plan de la gestion de la mobilité (mise en place d'un service de navette, prise en charge de l'abonnement TCL...) ;
- les problèmes spécifiques de l'entreprise en matière de mobilité.

L'objectif est de mieux comprendre les articulations entre déplacements des agents, organisation du travail et gestion des transports. Cela facilite une meilleure appréhension des difficultés individuelles et globales en matière de mobilité, et tend vers la mise en place de solutions ou d'ébauches de solutions pour une meilleure mobilité des agents, mais également pour une meilleure accessibilité des sites.

Le diagnostic permet de déceler des besoins, que ce soit en termes d'informations en matière de transport en commun, d'amélioration du service de navette, d'aménagement de cheminement piéton ou bien de coordination en termes de covoiturage. Tous ces besoins pourront, au travers du diagnostic, trouver un écho particulier.

Enfin le diagnostic est une première étape pour la mise en œuvre d'un PDE. Il permet d'aller vers une meilleure adéquation entre la demande de mobilité et l'offre de transport en commun.

I. LES BENEFICES ATTENDUS DU PDE DE LA REGION

- **pour les salariés :**

- une meilleure accessibilité des TC ;
- un choix plus large des moyens de transports (à pied, en TC, en covoiturage) ;
- moins de fatigue, de stress ;
- une réduction des accidents de trajet ;
- un développement de la convivialité par le biais du covoiturage ;
- une économie financière ;

- **pour la Région :**

- une organisation des déplacements (domicile-travail et professionnels)
- une réduction des coûts (parkings, déplacements professionnels)
- une meilleure image ;

- **pour la collectivité :**

- une amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière ;
- une réduction des nuisances sur l'environnement ;
- une meilleure cohérence urbaine entre habitat, travail et transport.

Différentes études montrent que :

1. les accidents de circulation sont la première cause d'accidents mortels parmi les accidents du travail et de trajet ;
2. pour un accident lié à un déplacement, la durée moyenne d'arrêt de travail est de deux mois ;

3. une place de parking en surface représente pour l'entreprise 1500€ à 2300€ d'investissement pour 25 m² ;
4. le budget automobile pour l'année 1999 pour une voiture particulière était de 5860€ ;
5. un automobiliste qui habite à 25 kilomètres de son lieu de travail dépense en moyenne 207€/mois pour aller travailler.

II. ELABORATION DU QUESTIONNAIRE

II.1 L'équipe projet

Pour élaborer cette étude sur les habitudes et les attentes en termes de déplacements des agents de la région, une équipe PDE a été constituée autour d'un responsable de projet, membre de la Direction des Moyens Généraux (DMG) dont la directrice est experte en transports. Bien entendu, cette cellule est supervisée par le Directeur Général des Services.

Parmi les membres du Groupe de Travail, étaient présents des représentants syndicaux des organisations syndicales FO et CFDT, des correspondants de la DRH et de la DTCL.

II.2 Le questionnaire (annexe 15)

Le questionnaire de l'enquête a été établi par le Groupe de Travail et testé, dans un premier temps, auprès d'un échantillon de personnes issues de différents services. Cette pré-enquête a permis de remodeler certaines questions, dans leur formulation, car elles étaient sources de biais. Cela a permis de voir également si le questionnaire s'avérait compréhensible et s'il ne nécessitait pas de passer un temps trop long parfois synonyme de rejet, donc de non réponse.

Ce questionnaire est destiné à l'ensemble des agents des trois sites concernés par l'étude. Cette étude consistait à demander à chaque agent de remplir le questionnaire sur ses pratiques en matière de transport, avec des questions complémentaires visant à comprendre le cadre de vie de l'agent et ses contraintes en matière de déplacements, aussi bien pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels.

La méthode de recueil qui a été retenue est celle du questionnaire auto-administré. Il s'agit d'une méthode où l'enquêté répond seul au questionnaire. Ce choix est justifié pour plusieurs raisons :

- le respect de l'anonymat ;
- le nombre important de personnes concernées par cette étude ;
- leur disponibilité pendant cette campagne d'enquête ;
- les trois sites d'étude, éloignés les uns des autres ;

Ce questionnaire comporte quatre grandes parties : votre profil, vos trajets aujourd'hui, vos trajets demain, exprimez-vous.

II.2.1 Votre profil

Dans cette partie, les caractéristiques personnelles de chaque agent ont été regroupées avec notamment l'âge, la situation familiale, le lieu de travail et la mission exercée.

II.2.2 Vos trajets aujourd'hui

Cette seconde partie visait à avoir des critères géographiques sur les lieux de résidence de l'ensemble des agents. Elle visait également à connaître leur moyen de transport habituel ainsi qu'occasionnel (quand il s'avérait différent) et leur temps de trajet. Un encart « Navette du personnel » a été glissé pour connaître sa fréquence d'utilisation ainsi que sa charge.

La synthèse de ces données devait permettre de dégager les premières tendances concernant les déplacements des agents tant à propos de leurs sentiments vis-à-vis de leur mode de transport habituel que des difficultés rencontrées au quotidien dans leur trajet.

II.2.3 Vos trajets demain

Cette troisième partie mesurait la propension des agents à s'orienter vers les transports collectifs, covoiturage inclus, et surtout dans quel délai. Pour cela nous avons élaboré une liste de paramètres susceptibles d'améliorer l'offre pour une utilisation optimale, aussi bien pour les TCL, les TER que pour la solution de covoiturage. Enfin, cette partie finissait par un avis sur les différents modes de transport tels que la voiture particulière, les TCL et le TER, en reprenant à chaque fois les thèmes liés à la vitesse, à l'environnement, au coût, au confort et à la sécurité.

II.2.4 Exprimez-vous

Le questionnaire se terminait par une partie « libre expression » où chaque individu donnait son point de vue sur le projet avec parfois des pistes d'amélioration à creuser.

Les objectifs du questionnaire étaient d'une part de recueillir des données « déclaratives », permettant de faire un état des lieux des pratiques de déplacements domicile-travail des agents travaillant au sein des trois sites de la Région ; d'autre part de sensibiliser les agents sur la question environnementale.

La mise en forme du questionnaire a fait l'objet d'une attention particulière, de manière à inciter les agents à le renseigner :

- Présentation agréable et simple ;
- Très peu de questions ouvertes ;
- Facilité de renseigner grâce à des questions à choix multiples telles que coches.

Les questions fermées ont été exploitées sous le logiciel SPHINX. Les questions ouvertes ont fait l'objet d'un recensement exhaustif sous forme de tableau, sous EXCEL, et d'une analyse succincte.

L'intérêt collectif et individuel du projet qui concerne au plus haut point chacun des agents, et l'envoi par courrier adressé à chaque agent, sont autant d'éléments qui ont probablement favorisé un bon taux de réponse pour ce questionnaire.

Dans un premier temps, plus de 20 % des agents, tous sites confondus, ont répondu dans les 4 jours (week-end compris) qui ont suivi l'envoi du questionnaire, sans relance.

Grâce à la mobilisation du groupe PDE et du réseau de connaissances – bouches à oreilles, discussions entre collègues, etc. -, **le taux de réponse a finalement atteint 55 %** pour l'ensemble des sites cibles.

Sur un total de 944 envois, 518 questionnaires ont été retournés.

III. RESULTATS

Pour l'analyse des résultats, il a été convenu de se limiter aux données recueillies, du fait que l'échantillon présent regroupe toutes les caractéristiques utiles pour dégager les grandes tendances qui aideront à la proposition d'un plan d'actions concret.

III.1 Critères sociodémographiques

Sur l'ensemble de la population qui a retourné le questionnaire, on note que la proportion femme/homme est respectée avec près de **70 % de femmes contre 30 % d'hommes**. En effet, la Région compte en effectif global (sites, antennes régionales) 994 personnes dont 70% de femmes et 30% d'hommes.

La grande majorité des personnes travaillant à la Région est âgée **de 30 à 50 ans**, elle représentent **70% de l'échantillonnage** ; 15 % d'entre elles ont entre 50 et 60 ans alors que seulement 13% ont moins de 30 ans. D'après la DRH., l'âge moyen de la Région est de **39,6 ans**.

Enfant Age	crèche, nourrice %	Maternelle %	Primaire %	Collège %	Lycée %	Etudes supérieures %
Moins de 30 ans	15	6	2	-	-	-
30 – 39 ans	29	30	25	8	3	-
40 – 49 ans	8	10	38	44	29	11
50 – 59 ans	-	3	6	10	20	28
60 ans et +	-	-	-	-	20	-

Tableau 6

Cette population étant relativement jeune, ceci explique cette forte proportion d'enfants âgés de moins de 16 ans, comme l'indique le tableau ci-dessus.

Les agents se répartissent équitablement au niveau de la taille du foyer, en effet cela va de la personne vivant seule à la famille composée de 4 membres.

Il était intéressant de connaître les contraintes au niveau du ménage qui pouvaient avoir une influence sur le choix modal des individus. Pour les personnes vivant en couple,

nous avons pensé que le choix modal des membres d'un ménage pouvait être contraint par les caractéristiques de ce dernier de deux manières :

- par le choix des modes qui s'offrent ou non au ménage (possession d'un ou plusieurs véhicules, possibilité de se déplacer en transport public, possibilité d'atteindre des commerces et services à pied) ;
- par les activités et déplacements des autres membres du ménage (soit par le fait qu'une personne du ménage utilise la voiture, empêchant ainsi d'autres membres du ménage de l'utiliser, soit par la nécessité d'aller conduire ou chercher quelqu'un, le plus souvent une personne sans permis de conduire).

La disponibilité d'une voiture (qu'il s'agisse de l'équipement en véhicules du ménage, et donc de la possibilité théorique pour les membres du ménage de les utiliser, ou de la disponibilité réelle d'un véhicule au moment d'effectuer un déplacement, en fonction des circonstances) est un élément crucial du choix modal des individus. (annexe 16)

Lorsqu'un individu a une voiture à sa disposition, il y a de fortes chances qu'il réalise son déplacement au moyen de celle-ci, la plupart du temps tout au long de la journée.

Il a été ensuite mis en évidence que l'équipement en véhicules du ménage est corrélé à d'autres facteurs au niveau du ménage, telles que la localisation du domicile, et la taille et la structure du ménage (nombre d'actifs, génération du ménage, enfants,...).

- Nous avons également rencontré un nombre important de "conducteurs uniques" dans les ménages comptant plus de conducteurs potentiels que de véhicules. Souvent, en effet, une seule personne du ménage utilise la voiture tout au long de la journée. Ceci pourrait être le signe d'une élasticité modale réduite.

Le tableau ci-après reprend en détail chaque aspect.

Nb. de véhicules	Non réponse	0	1	2	3	4	TOTAL
Conjoint travaillant							
Non réponse	4	0	5	3	0	0	12
Non concerné	2	15	110	6	0	1	134
OUI	5	2	97	207	16	1	328
NON	2	2	22	17	1	0	44
TOTAL	13	19	234	233	17	2	518

Tableau 7

La question qui traite du lieu de résidence des agents de la Région montre une forte concentration sur la partie ouest de l'agglomération lyonnaise (48 % contre 37 % pour Lyon-Villeurbanne). Une couverture géographique qui s'étale de Givors, au sud, à Villefranche, au nord, jusqu'à Roanne, à l'ouest. Sur l'ensemble des individus, on relève un peu moins de **60% de propriétaires** (point à prendre en considération lors du transfert sur Confluence).

III.2 Indications sur les habitudes de travail des agents de la Région

Sur la totalité de l'échantillonnage, la répartition par site est la suivante :

71,4 % travaillent sur le site principal ;

20,7 % sont issus du Val d'Ecully ;

7,9 % représentent les bureaux situés aux 100, 102 et 104 route de Paris.

III.2.1 Horaires de travail

Les réponses apportées par les agents sur leurs habitudes de travail et notamment sur leurs horaires, ont permis de constater que les horaires de travail des utilisateurs de la voiture sont généralement plus matinaux ou plus tardifs que ceux des individus qui empruntent les transports en commun.

Le temps de travail effectif ne doit pas dépasser 10 heures sur une journée, qui compte une amplitude maximale de 12 heures. L'ouverture minimale des services s'étale sur la plage horaire suivante : 8h30-12h30 et 13h30-17h00.

HPM	Nb. cit.	Fréq
de 7h00 à 7h30	45	10,00%
7h31 à 8h00	141	31,50%
8h01 à 8h30	140	31,30%
8h31 à 9h00	105	23,40%
après 9h00	17	3,80%
TOTAL CIT.	448	100%

Tableau 8

HPM	De 7h00 à 7h30	De 7h31 à 9h00	Après 9h00
HPS			
Avant 16h00	11	6	0
De 16h01 à 16h30	16	7	0
De 16h31 à 18h00	10	265	2
De 18h01 à 19h00	6	94	12
Après 19h00	2	14	3
TOTAL	45	386	17

Tableau 9

A partir des données recueillies dans le tableau 1, on constate qu'une grande majorité des agents prennent leur service dans une plage horaire comprise entre 7h30 et 9h00. Par contre pour la fin de service on obtient une plage horaire plus grande (cf. tableau 2) du fait des **horaires flexibles** qui entraînent des variations d'un jour sur l'autre.

69 % des agents qui arrivent le matin entre 7h30 et 9h00, repartent, en fin de journée, entre 16h30 et 18h00.

III.2.2 Pause repas

Le temps de repas et de pause « méridienne » est d'au minimum 45 mn par jour.

Globalement, la pause déjeuner que s'accorde le personnel de la Région a une **durée moyenne d'environ une heure**, celle-ci s'étale sur une fourchette horaire comprise **entre 12h00 et 13h30**.

Cette question était complétée par l'usage ou non, durant cette pause, d'un mode de transport et si certains avaient pour habitude de rentrer chez eux.

- *Utilisez-vous une voiture pendant la pause déjeuner ?*

(Nb. de personnes. par site)

Lieu de travail	Souvent	Parfois	Non jamais
Site principal	36	165	162
100, 102, 104 charbonnières	5	22	12
Val d'Ecully	40	45	20
TOTAL	81	232	194

Tableau 10

- *Rentrez-vous déjeuner à midi ?*

(Nb. de personnes par site)

Lieu de travail	OUI	NON
Site principal	30	336
100, 102, 104 Charbonnières	0	41
Val d'Ecully	14	93
TOTAL	44	470

Tableau 11

Ces deux tableaux illustrent une utilisation de la voiture prononcée par le personnel du Val d'Ecully au moment de la pause déjeuner. L'une des explications à ce phénomène est l'absence d'un restaurant collectif sur ce site qui contraint le personnel à effectuer des trajets en voiture pour rejoindre le restaurant de l'Amphitryon situé sur le site principal de Charbonnières, ou un autre lieu de restauration. En effet, les agents du Val d'Ecully ont la possibilité d'avoir des plateaux repas, mais cette formule ne rencontre apparemment pas le succès escompté.

III.2.3 Jours non travaillés

Chaque personnel de la Région a le choix d'une formule ARTT parmi quatre qui ont été mises en place « dans le respect de la continuité du service public, de la cohérence et de la cohésion de l'équipe de travail ». Ces quatre formules sont les suivantes :

- **Formule 1** : 5 jours par semaine à raison de 7h20mn par jour, avec 3 jours ARTT ;

- **Formule 2 :** 5 jours par semaine à raison de 7h45mn par jour, avec au maximum 14,5 jours ARTT ;
- **Formule 3 :** 5 jours par semaine à raison de 8 heures par jour avec au maximum 21 jours ARTT. Elle est **majoritairement choisie**.
- **Formule 4 :** appelée "semaine de 4 jours" pour laquelle l'agent travaille 8h45mn par jour sur 4 jours, avec au maximum 38 jours ARTT.

De plus, les personnels de la Région peuvent formuler une demande de temps partiel et l'organiser en accord avec la hiérarchie de leur service pour le bon respect du travail en équipe.

Il est apparu intéressant de faire un recoupement entre les jours non travaillés en semaine et la question des enfants à charge. Sur 177 personnes qui affirment prendre une demi-journée voire une journée entière par semaine, les **mercredi et vendredi**, qui représentent respectivement 53 % et 10 % de l'échantillon, sont les jours pris majoritairement.

Le tableau suivant illustre cette tendance qui révèle un intérêt majeur pour le mercredi, notamment pour les personnes qui ont de jeunes enfants à charge. Le vendredi, quant à lui, collé au week-end, revêt plus un caractère de loisirs.

Jours non travaillés	mercredi	vendredi	TOTAL
Enfants à charge			
nourrice, crèche	27	11	38
garde à domicile	1	0	1
maternelle	32	6	38
primaire	53	5	58
collège	33	3	36
lycée	18	5	23
études supérieures	1	4	5
hors scolarité	1	3	4
TOTAL	166	37	203

Tableau 12

Le nombre de réponses obtenues est différent de celui du nombre de personnes du fait de plusieurs réponses selon que l'agent ait un ou plusieurs enfants.

III.2.4 Déplacements professionnels

30 % des individus effectuent, au moins une fois par semaine, des déplacements à l'extérieur. Près de 60 % d'entre eux affirment que ces déplacements représentent entre 20 et 30 % de leur temps de travail.

Sur 154 personnes concernées par ces déplacements, seules 12 d'entre elles ont un véhicule de service attribué. Les autres disposent de voitures du pool qu'ils réservent à l'avance quand cela est possible, certains n'hésitant pas à emprunter leur véhicule personnel.

III.3 Déplacements domicile travail

En France, les déplacements domicile-travail représentent 25 % des motifs et environ 22 % des kilomètres parcourus¹. Par ailleurs, plus de la moitié de ces déplacements sont réalisés pendant les heures de pointe et les trois quarts le sont en voiture.

Aujourd'hui, force est de constater que la situation géographique des divers sites ne permet pas d'opter pour les modes doux tels que la marche à pied ou le vélo.

En effet, la marche à pied sur la totalité du parcours entre le domicile et le lieu de travail n'est pratiquée quotidiennement que par 4 personnes dont trois, résidant sur Charbonnières, qui travaillent sur le site principal et une personne, résidant sur la commune d'Ecully, qui travaille sur le site du Val d'Ecully.

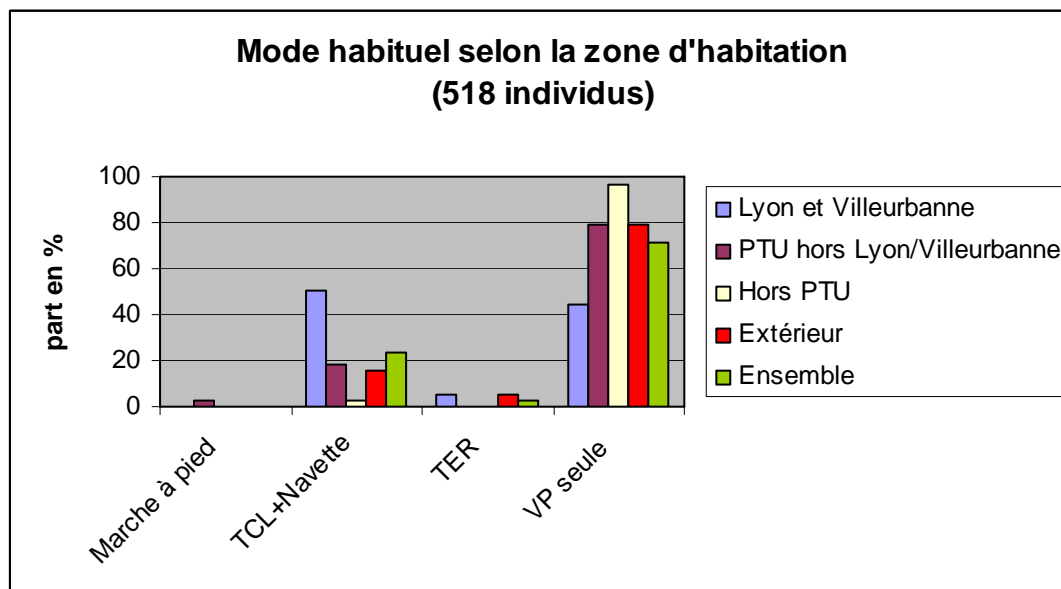
Quant au vélo, parmi les 518 personnes qui ont répondu au questionnaire, seules deux personnes l'utilisent pour le combiner à un mode de transport collectif tel que le bus ou le TER. Ces deux personnes résident sur Lyon.

Aucun aménagement n'a été prévu pour faciliter une accessibilité à vélo en toute sécurité quel que soit le lieu de travail ; notamment sur Charbonnières où la voie principale n'est autre que la Route de Paris, un tronçon de Nationale 7 très fréquenté. Les autres chemins d'accès sont très pentus à l'approche des sites.

Par conséquent l'essentiel des déplacements s'effectuent par le biais des modes de transport habituels tels que la voiture personnelle et les transports collectifs.

III.3.1 Mode habituel de déplacement (annexe 17)

Le graphique ci-dessous reprend les grandes tendances quant au mode utilisé pour effectuer les trajets domicile travail.



Afin de mieux comprendre les disparités, au niveau des résultats qu'enregistrent chacun des trois modes retenus, un tableau, ci-après, reprend ces données extraites de l'enquête.

Généralement, on remarque, lorsque la distance entre le domicile et le lieu de travail est très faible, c'est-à-dire comprise entre 0 et 2 kilomètres, que la voiture est utilisée à 35 %. Lorsque cette distance est comprise entre 2 et 5 kilomètres, elle est utilisée à 72 %. Pourtant, ces distances pourraient être aisément effectuées à pied ou à vélo². Dans le cas de notre étude, l'implantation des sites (voir explication plus haut) ne permet pas d'espérer un gisement de report modal considérable.

¹ Maxime JEAN : coordonnateur national pour la plate-forme EPOMM, au CERTU

² Maxime JEAN : coordonnateur national pour la plate-forme EPOMM, au CERTU

Lieu de résidence	Ensemble	Lyon - Villeurbanne	PTU hors Lyon-Vill.	Hors PTU Sud-ouest	Hors PTU Nord-ouest	Hors PTU Est	Extérieur
Mode	%	%	%	%	%	%	%
VP	73.6	44.4	79	97.4	92.7	100	78.9
TCL, NAVETTE	23.9	50.4	18	2.6	6.4	-	15.8
TER	3.0	5.1	-	-	0.9	-	5.3

Tableau 13

- **La voiture** est le premier moyen de déplacement domicile travail quel que soit le lieu de résidence. La proportion de personnes utilisant leur voiture personnelle, s'explique par un fort potentiel en places de stationnement, tous sites confondus ; la perte de temps importante et le manque de confort du trajet¹ en transports collectifs.
- **Les transports en commun (TCL, Navette)** ont la faveur de ceux qui résident sur **Lyon et Villeurbanne, avec 50.4 % de déplacements** effectués par ce moyen. Leur usage diminue avec l'éloignement géographique. Les lignes TCL connaissent une fréquence insuffisante et des temps de trajet relativement longs en fonction du nombre de correspondances.

Le tableau suivant montre que la desserte en transports urbains est difficile car longue. **L'utilisateur subit une ou deux ruptures de charge.**

Nb. de changements	Nb. Cit.	Fréq.
aucun	26	16,8 %
Un	64	41,3 %
Deux	45	29,0 %
Trois et plus	20	12,9 %
TOTAL CIT.	155	100 %

Tableau 14

Le tableau ci-après traite de la question de l'intermodalité selon le moyen de transport utilisé.

¹ Ceci concerne l'attente aux arrêts de bus et les parcours à pied souvent pénibles.

Correspondance	Non réponse	Non concerné	Aucune	une	deux	Trois et +	TOTAL
Modes de déplacement							
Marche à pied	-	8	2	8	3	2	23
Vélo	-	1	1	-	-	-	2
Moto, scooter	-	3	-	2	-	-	5
TCL	1	1	8	33	19	10	72
Navette Région	7	5	9	24	16	5	66
TER	2	2	6	3	2	1	16
Dépose VP + TC	-	-	1	1	2	-	4
VP + TC	4	12	-	7	2	1	26

Tableau 15

La marche à pied compte **23 personnes** dont seulement **4 qui la pratiquent sur la totalité du parcours** entre le domicile et le lieu de travail. Les autres personnes la combinent, pour la plupart, avec les TC urbains.

La Navette du personnel regroupe **66 personnes** dont 45 d'entre elles utilisent en amont un autre mode, voire plus, pour rejoindre le site de Gorge de Loup (lieu de départ de la navette).

Les TER, avec **16 utilisateurs**, nécessitent également, pour la moitié des utilisateurs de ce mode de déplacement, au minimum une correspondance. La plupart des utilisateurs résident sur Lyon.

L'usage combiné de la voiture avec un mode de transport collectif représente **17 %** des utilisateurs des TC.

Au sujet de l'existence d'une **prise en charge de l'abonnement TCL** par le Conseil Régional, 434 personnes affirment le savoir mais seulement 54 % d'entre elles ont su donner la part réelle qui est **de 50 %**. Seulement 70 personnes environ en profitent actuellement.

- **Les TER** ne représentent que 5 % des déplacements, pour les personnes résidant sur Lyon-Villeurbanne et dans les départements voisins (Ain, Ardèche, Drôme, Isère et Loire).

Pourquoi connaissent-ils une fréquentation si faible ? Plusieurs explications à ce phénomène :

- une utilisation d'un moyen de transport pour rejoindre une gare où le nombre de places de stationnement s'avère souvent insuffisant ;
- une desserte qui n'est pas facilitée par une implantation excentrée des sites de la Région. De plus leur accessibilité se fait dans des conditions parfois périlleuses, si on prend le cas du Val d'Ecully où aucun aménagement piétonnier n'est prévu ;
- un problème de fréquence, surtout pour les lignes Brignais-Lyon St Paul, Roanne-Lyon Perrache ou encore Lozanne-Lyon St Paul ;
- des perturbations dues à des mouvements de personnel (hiver 2004-2005) qui paralysent fortement le trafic en créant parfois des ruptures de correspondance par manque d'information en temps réel ;
- un autre paramètre, non négligeable aux yeux des personnes qui ont participé à l'enquête, les tarifs appliqués jugés souvent trop élevés.

Ce succès indéniable de la voiture s'explique entre autre par une durée de trajet inférieure aux autres modes de transports. Le tableau ci-après reprend cette caractéristique (durée exprimée en minutes) :

Ensemble (510 pers.)	Voiture (329 pers.)	Tr. Collectifs (147 pers.)	Covoiturage (13 pers.)	Voiture+Tr. Collectifs (21 pers.)
30'	25'	41'	33'	26'

Tableau 16

Il a été demandé à chaque individu de donner un avis, par thème (lenteur, pollution, coût et confort), sur le mode de transport habituel. Il en résulte les tendances suivantes :

Lenteur :

64 % des utilisateurs de la VP trouvent la voiture pas lente du tout contre 26 % qui pensent le contraire par rapport aux problèmes de saturation du réseau routier ; 65 % des usagers des TC les estiment lents suite à des ruptures de charge inévitables selon le site de travail.

Pollution :

La tendance est inversée sur ce thème, qui enregistre 85 % des utilisateurs de la VP qui reconnaissent la voiture comme étant polluante contre 57 % parmi les usagers des TC.

Coût :

84 % des utilisateurs de la voiture gagnent en confort et sécurité mais paient au prix fort leurs trajets domicile-travail. Les résultats montrent qu'ils sont conscients de ce coût, qui est souvent sous-estimé. 53 % des usagers des TC trouvent leur moyen de transport cher.

Confort :

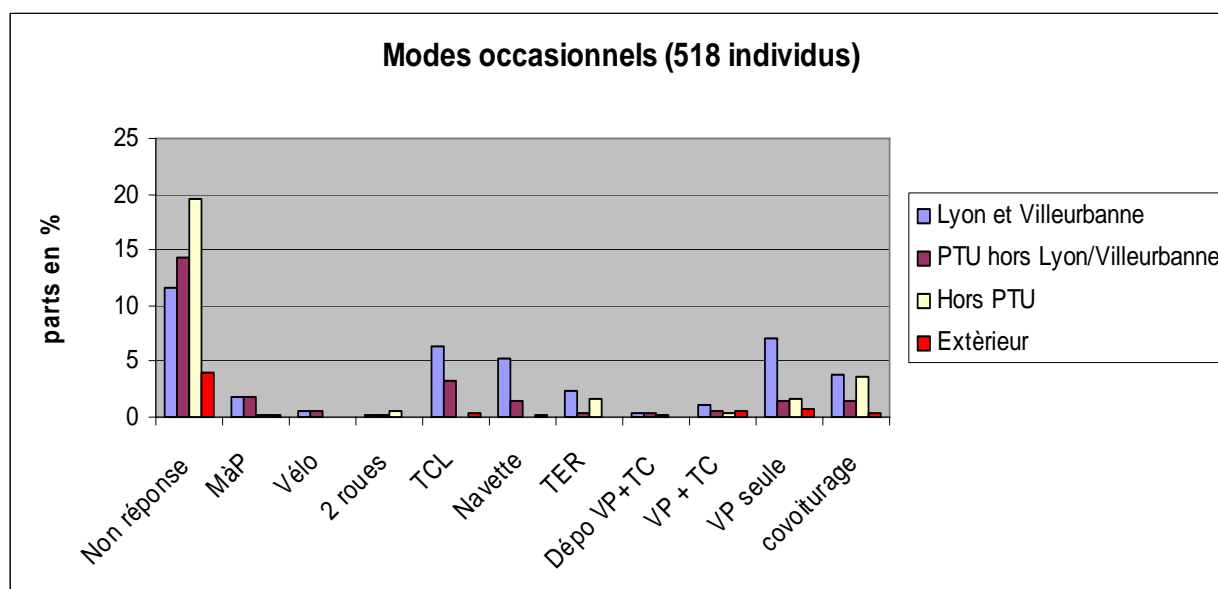
76 % des intéressés estiment que leur voiture est confortable alors que pour les TC la tendance est partagée avec 40 % des individus qui les trouvent confortables contre 50 % qui pensent le contraire.

Pour ce qui est de l'importance accordée à l'utilisation d'un mode de transport, il se dégage une tendance assez forte sur la notion de temps de trajet. Il est surprenant de constater que l'intérêt porté à la question environnementale n'ait pas connu pareil succès. Ceci démontre qu'aujourd'hui les exigences personnelles de qualité de vie, liée à l'habitat, priment parfois au détriment de l'environnement qui est l'un des thèmes de la démarche de développement durable dans laquelle le Conseil Régional s'est lancé depuis mai 2004.

Le tableau ci-dessous reprend ces informations :

déplacements quotidiens	Nb. cit. (rang 1)	Fréq.	Nb. cit. (rang 2)	Fréq.	Nb. cit. (rang 3)	Fréq.	Nb. cit. (rang 4)	Fréq.
coût du transport	67	13,1%	164	32,6%	142	28,5%	127	25,5%
rapidité du trajet	374	73,3%	102	20,3%	23	4,6%	9	1,8%
respect environnement	22	4,3%	73	14,5%	236	47,3%	171	34,3%
confort d'utilisation	47	9,2%	164	32,6%	98	19,6%	192	38,5%

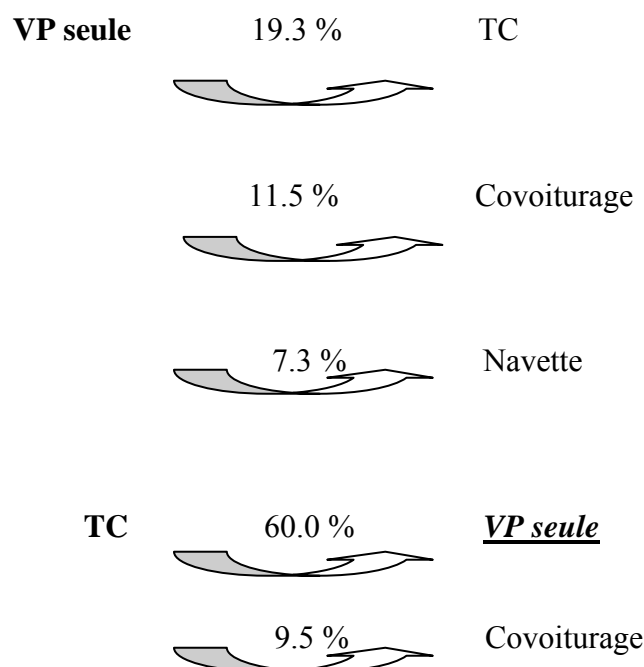
Tableau 17

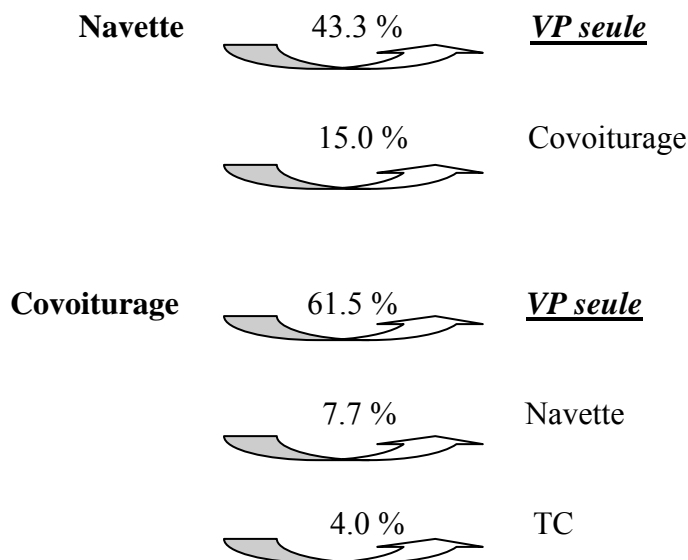
III.3.2 Modes occasionnels de déplacement

La question des transports, utilisés occasionnellement, en remplacement du transport habituellement adopté, entraîne un fort taux de non réponse. Ceci s'explique en partie par le fait que de nombreux utilisateurs de la voiture ne voient pas d'autres alternatives en matière de déplacement.

Lorsqu'on fait un recouplement entre les modes de transport utilisés habituellement pour effectuer le trajet domicile travail et ceux qui seraient empruntés de manière occasionnelle, on constate que les utilisateurs des TC et du covoiturage, se reporteraient majoritairement vers la voiture particulière (VP) avec près de 60 %; alors qu'une forte abstention est à relever parmi ceux qui utilisent la voiture au quotidien. 19 % seulement s'orienteraient vers les TC. Les personnes, prenant la navette, ont tendance à utiliser pour une grande partie les TCL, ce qui explique ce report vers la voiture seule à 43 % ; 15 % d'entre eux opteraient pour une solution de covoiturage.

La simulation suivante avec le pourcentage de report sur la deuxième solution de transport, selon le mode de transport utilisé quotidiennement, illustre ce constat :





III.4 Les services de navette

III.4.1 Fréquentation

NAVETTE	Non Réponse	OUI	NON	TOTAL
Lieu de travail				
Navette charbonnières	1	95	315	411
Navette Ecully	0	18	89	104
TOTAL	1	113	404	518

Tableau 18

113 personnes affirment utiliser ou avoir utilisé la navette. Seulement 50 % d'entre elles continuent à l'emprunter régulièrement.

Le service draine environ 50 personnes, le matin au départ de 8h00 de Gorge de Loup jusqu'à Charbonnières (les deux sites étant desservis). Par contre, en fin de journée, ce chiffre augmente légèrement, avec une soixantaine de personnes qui redescendent par les services de 17h10 et 18h10. Ceci s'explique, d'une part par ce service unique de navette, le matin, d'autre part par une "flexibilité" dans les heures de prise de service, qui conduit certains individus à se rendre au travail soit en bus TCL, soit en covoiturage, soit par le biais des TER. Les deux

départs de la navette, en fin d'après midi, coïncident à peu près aux heures de fin de service. La desserte des sites de Charbonnières, est assurée par un autocar de 53 places.

Quant au site du Val d'Ecully, le service s'effectue avec un minibus et transporte autant de personnes le matin, au départ de 8h00 de Gorge de Loup, que le soir, aux départs de 17h05 et 18h05 du site, c'est-à-dire une quinzaine de personnes.

III.4.2 Pourquoi je n'utilise pas la navette

Sur les 404 personnes qui ont répondu qu'elles n'utilisent pas la navette, seules 277 d'entre-elles ont indiqué une raison.

69 % des réponses apportées concernent le service de navette qui ne dessert pas le lieu de résidence. L'essentiel de ces personnes habitent les communes autres que Lyon-Villeurbanne essentiellement situées dans l'ouest lyonnais.

19 % des agents estiment qu'opter pour ce service n'est pas la meilleure solution car consommatrice de temps, cela nécessite de prendre en amont un autre moyen de transport, très souvent les TCL, ce qui occasionne un changement donc une attente intermédiaire. Pour d'autres, cela contraint à un détour pour rejoindre Lyon 9^e.

Les autres motifs concernent surtout les horaires qui bien souvent ne coïncident pas avec les heures de prise ou de fin de service assez « élastiques » qui nécessiteraient la mise en place d'une seconde navette, le matin au départ de Gorge de Loup entre 8h45 et 9h00. Une demande forte, à ce sujet, émane des personnes contraintes par la dépose d'enfants, soit chez l'assistante maternelle ou à la crèche, soit à l'école.

Sur ce dernier point, le CERTU nous révèle qu'en France, un enfant sur trois est accompagné à l'école en voiture. Il existe une sorte de « *spirale infernale* » de l'accompagnement des enfants à l'école. Les parents redoutent l'insécurité sous toutes ses formes, ils conduisent donc leurs enfants eux-mêmes à l'école en voiture. L'usage de la voiture dans ce cadre là, a des répercussions sur son utilisation sur le reste de la journée, ce qui aura pour conséquence, une augmentation du trafic routier local et des retombées sur l'effet de serre.

III.5 Avis sur les différents modes de transports collectifs

III.5.1 Pourquoi je n'utilise pas les Transports Collectifs

Il était question de savoir au préalable, à combien de temps (estimé à 5-6 minutes à pied) se situait le domicile d'un arrêt TCL ou d'une gare TER. Le tableau ci-dessous reprend les réponses apportées :

arrêt/gare proche	nombre de citations
non concerné	167
arrêt TCL	309
gare TER avec parc relais	30
gare TER sans parc relais	44
TOTAL personnes	518

Tableau 19

Le nombre de citations est supérieur à l'effectif global du fait de plusieurs choix parmi les réponses proposées.

La part TCL est représentée majoritairement, ceci s'expliquant par une participation forte des résidents du Périmètre de Transports Urbains, avec 309 citations. Les 167 personnes qui ont répondu comme étant non concernées font partie pour la plupart des communes, du secteur périurbain, non ou mal desservies.

facteur mode	lent	pas de desserte	pas pratique	trop de changements	horaires	dépose enfants	fréquence	coût	grève	pas de confort
TCL	80	35	31	30	18	15	10	3	3	3
TER	17	41	11	7	11	-	1	5	3	1

(exprimé en nombre de personnes)

Tableau 20

294 personnes ont répondu à cette question ouverte. Le nombre d'observations est supérieur du fait de plusieurs avis donnés par une même personne sur la question. Il est manifeste qu'aujourd'hui les TC connaissent une faiblesse en termes de temps de parcours, qui s'explique par une desserte insuffisante qui engendre des combinaisons multiples donc consommatrices de temps.

Si on fait un recoupement entre les attentes en termes de TC, une forte tendance se dégage, celle des TC plus performants avec des temps de parcours moindres et une fréquence plus soutenue. De plus, les réseaux de TC étant calés sur les temporalités annuelles des scolaires, une chute des fréquences est constatée au moment des vacances scolaires, ce qui n'arrange en rien l'opinion des agents de la Région qui constate que l'offre en TC est peu liée à leurs besoins et à leurs exigences en tant qu'actifs. Il est bon de souligner qu'une offre de services combinés (TCL+TER) paraîtrait intéressante pour rendre les TC plus attractifs. Une troisième tendance serait une amélioration des dessertes entre le domicile et les sites (un arrêt proche du domicile et des liaisons transversales qui éviteraient de perdre trop de temps en effectuant plusieurs changements).

III.5.2 Les difficultés rencontrées, aujourd'hui, dans les trajets domicile-travail

La difficulté majeure quel que soit le mode utilisé est celle de la **durée du trajet**. 30 % des personnes qui empruntent les TC se plaignent d'un temps de parcours long (il est important de préciser que le temps d'attente entre deux correspondances est pris en compte) ; pour les utilisateurs de la VP, 71 % d'entre eux déplorent la saturation des routes qui engendrent une perte de temps non négligeable.

Pour les usagers des TC les notions de rupture de **charge**, de **fréquence** et de **grève** représentent chacune 15 % de mécontentement.

La voiture quant à elle, est un moyen de transport qui reste **cher et stressant**, respectivement pour 11 % et 8 % des utilisateurs. Cette dernière est le **seul moyen approprié pour l'accompagnement des jeunes enfants**.

III.5.3 Quelles sont les motivations qui me poussent à prendre ce mode de transport ?

motif	accompagnement d'enfants	horaires	déplacements professionnels	mauvaise desserte en TC	pas de voiture	temps de trajet TC>VP	raisons personnelles	aucune
modes de déplacements								
VP	146	218	58	21	-	13	7	58
TCL	5	22	9	-	11	-	-	45
Navette	4	17	4	-	5	-	-	61
TER	2	6	3	-	-	-	-	7
VP+TC	10	11	4	1	-	-	-	31
TOTAL	167	274	78	22	16	13	7	202

Tableau 21

La voiture est le mode le plus utilisé pour des contraintes relatives à cette flexibilité des horaires, qui ne permettent pas de prétendre à d'autres modes de transport.

Les horaires navette ne coïncident pas et les fréquences des lignes TCL se révèlent être faibles en fin de journée, sans parler des TER dont les accès aux gares nécessitent un temps de marche à pied non négligeable voire dans des conditions parfois difficiles.

Un autre facteur non négligeable est celui de l'accompagnement des enfants le matin et en fin d'après midi.

Enfin un 3^e facteur est celui des déplacements professionnels qui se réalisent au moyen de la voiture personnelle, souvent dus à l'indisponibilité d'un véhicule de service.

Plus généralement l'usage des TC est facilité par des horaires fixes et pour des trajets qui se limitent au domicile-travail uniquement. Pour beaucoup, l'option des transports en commun est choisie sans motif apparent, bien que ce choix doive être facilité par une domiciliation proche d'un service de TC dont le temps de trajet n'est pas pénalisant.

III.6 Attentes vis à vis des Transports Collectifs

Seules 236 personnes ont utilisé la rubrique « Exprimez-vous » pour exposer leur point de vue sur les TC aujourd'hui et donner par là même des orientations de travail. Le tableau suivant reprend les remarques les plus citées.

Horaires TC non adaptés, donc usage de la VP	38 (16.1 %)
Navette en plus (surtout le matin)	37 (15.6 %)
Fréquence ligne 86	34 (14.4 %)
Abonnement combiné	22 (9.3 %)
Fiabilité des TCL	13 (5.5 %)
Liaisons transversales TCL	11 (4.6 %)
Une meilleure desserte TER	10 (4.2 %)
Navette le midi entre le Val et le Site principal	10 (4.2 %)
TC chers	8 (3.3 %)
Grèves TER	6 (2.5 %)
Améliorer l'accès à la gare des Flachères	5 (2.1 %)
Une meilleure correspondance entre TER et TCL	5 (2.1 %)

Tableau 22

Cette partie a permis d'identifier une série d'attentes pour les modes alternatifs, notamment les transports collectifs, afin de rendre ceux-ci plus attractifs pour la population concernée par le PDE :

- Une offre en transports collectifs mieux adaptée ;
- Des fréquences plus élevées ;
- Des tarifs préférentiels notamment pour la SNCF.

Les deux premiers points renvoient à la qualité de service des transports en commun, car jugés encore trop peu performants. Il est important de considérer que ce constat, d'ordre subjectif, est directement lié à l'expérience d'utilisateur et donc à la construction du choix modal ; c'est un facteur qui ne doit pas être négligé dans la phase de préparation d'actions.

Le service de navette demanderait à être renforcé d'une voiture supplémentaire le matin et de voir la création d'une liaison inter sites, lors de la pause déjeuner. Cette attente a été formulée par les agents travaillant sur le site du Val d'Ecully, venant pour la plupart avec

leur véhicule personnel. Mais cette demande n'influerait en rien sur un éventuel report modal quant à leurs trajets domicile-travail, qui n'est autre que la voiture particulière.

Une attente des « futurs usagers » des TER en termes de tarification, notamment avec une prise en charge partielle voire complète du Conseil Régional de l'abonnement (une méconnaissance quant à l'existence de l'abonnement de travail pour les trajets domicile-travail en TER, semble être à l'origine de cette demande) et la mise en application d'un abonnement combiné qui faciliterait l'inter modalité entre TCL et TER.

Un reproche commun aux TER et aux TCL, c'est le manque de fiabilité avec notamment ces phénomènes de grève qui poussent certains individus à s'orienter vers la voiture.

Remarque : 10 % des personnes font allusion au déménagement sur Confluence avec deux tendances qui se dégagent :

- Pour les habitants du Grand Lyon, un report vers les TC est envisageable ;
- Pour ceux qui résident en dehors du PTU, notamment sur les communes de l'Ouest lyonnais, une inquiétude naît quant à l'accessibilité en VP sur Lyon avec un point noir, le tunnel de Fourvière qui connaît une saturation dès le matin 7h00. Cette inquiétude est renforcée par un service TER non adapté notamment sur les axes ROANNE-LYON et LOZANNE-LYON.

III.7 Covoiturage

« Le covoiturage consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers de la route pour effectuer tout ou partie d'un trajet en commun. Cette pratique, encouragée aux Etats-Unis depuis la première crise pétrolière, est désormais, en Europe, un système reconnu qui offre à ses candidats de nombreux avantages. »¹

Aujourd'hui, le covoiturage reste très peu utilisé par le personnel de la Région. Seulement 13 personnes le pratiquent quotidiennement. Il s'avère que cette formule de déplacement suscite un intérêt, notamment lors d'une défection d'un système de transport en commun, qui empêche les agents, venus en transport collectif, le matin, de regagner leur

¹ Guide « La clef et le contact » édité par ARENE - 1997

domicile ; mais également en cas de conditions climatiques mauvaises (chutes de neige par exemple).

Cependant, ce système mériterait à être approfondi, comme le montre le tableau ci-dessous, dans lequel figurent les orientations pouvant être prises pour intéresser certaines personnes à se tourner vers le covoiturage.

COVOITURAGE	Nb. Cit.	Fréq.
Non réponse	44	8.5 %
Non concerné	230	44.4 %
Une aide pour trouver des collègues intéressés	84	16.2 %
Un service par intranet mis en place par la RRA	130	25.1 %
Un recours en cas de défaillance du covoitureur	30	5.8 %
TOTAL CITATIONS	518	100 %

Tableau 23

53 % des personnes ne sont pas intéressées par la formule du covoiturage. Sur les 47 % restantes, 53 % attendent un service spécialisé par Internet mis en place par la RRA.

Dès la mise en place de ce nouveau système, près de 50 % des intéressés pratiqueraient le covoiturage quasi instantanément si l'on en croit les résultats recueillis dans le tableau ci-après. Une forte proportion serait prête à l'utiliser 2 à 3 fois par semaine.

SOLUTION RRA	Dès maintenant	Dans quelques mois	Ne sais pas	Jamais	TOTAL
COVOITURAGE					
Tous les jours	29	3	9	1	42
2 à 3 fois par semaine	55	9	9	2	97
Moins de 2 fois par semaine	27	5	31	2	65
TOTAL	111	17	71	5	204

Tableau 24

Quand on reprend, selon le mode de transport utilisé aujourd'hui, quelle serait la proportion d'individus intéressés par le covoiturage, géré par un système d'aide spécialement

conçu pour cette solution de transport, mis en place par le Conseil Régional, on obtient les informations ci-après :

Tableau 25

COVOITURAGE	Non concerné	Tous les jours	2 à 3 fois par semaine	Moins de 2 fois par semaine	TOTAL
Modes de déplacement					
Voiture seule	158	35	85	57	335
TCL	34	5	11	8	58
Navette Région	25	7	8	10	50
VP+TC	11	2	4	5	22
TER	10	2	0	1	13
Covoiturage	6	1	3	3	13
TOTAL	244	52	111	84	491

26 % des personnes qui opteraient pour la solution du covoiturage, quelle que soit la fréquence d'utilisation, utilisent actuellement les TC. Sachant que ces personnes, pour la plupart, habitent une commune qui fait partie du PTU.

Il paraît intéressant, pour une éventuelle mise en place d'un outil d'aide au covoiturage, de se pencher tout d'abord sur les origines géographiques des individus qui utiliseraient ce système pour se rendre au travail et la fréquence d'utilisation de la voiture à plusieurs. Le tableau ci-dessous regroupe ces informations :

fréquence	tous les jours	2 à 3 fois par semaine	- de 2 fois par semaine	TOTAL
lieu de résidence				
Lyon et Villeurbanne	14	37	34	85
PTU hors Lyon Villeurbanne	12	25	17	54
Communes du Nord-Ouest	7	27	11	45
Communes du Sud-Ouest	3	16	7	26
Communes de l'Est	-	-	1	1
EXTERIEUR Ain	3	-	2	5
Ardèche	1	-	-	1
Drôme	-	-	-	-
Isère	2	-	2	4
Loire	3	1	1	5
TOTAL personnes	45	106	75	226

Tableau 26

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, ce sont les résidents des communes du PTU qui sembleraient être plus favorable à la solution du covoiturage avec **59 %** des individus qui le pratiqueraient avec une fréquence de **2 à 3 fois par semaine**, contre 40 % (sauf extérieurs) pour ceux qui vivent hors PTU.

IV. CONCLUSION

L'examen des modes de transport, dans le cadre des trajets domicile-travail et des déplacements professionnels, avec les caractéristiques propres à chacun des agents de la Région, révèle une image significative de la situation et du cadre dans lequel va devoir s'inscrire le plan d'actions.

L'ensemble des déplacements effectués par les agents ne revêt pas seulement le caractère domicile-travail ; en particulier pour les trajets réalisés en voiture, qui représentent à eux seuls près de 71 % de notre échantillon d'agents. En effet, ces déplacements sont souvent ponctués de divers arrêts, voire de détours, soit pour déposer un enfant à la crèche ou à l'école, soit pour faire un achat ou encore pratiquer une activité de loisirs.

Le plan d'actions va s'appuyer sur deux paramètres : celui de l'offre de transport et celui de la demande de mobilité. Il va offrir à chaque agent de la Région un ensemble de propositions comportant un choix de modes de déplacements à caractère durables c'est-à-dire moins consommateurs d'énergie donc respectueux de l'environnement.

Plusieurs mesures peuvent être prises en faveur d'une utilisation rationnelle de la voiture. L'idée du plan d'actions est de donner des pistes qui permettent d'accroître l'offre alternative à la voiture particulière.

4^{ème} PARTIE : PLAN D'ACTIONS

Dès l'origine, il a été précisé que cette étude, sur les déplacements des agents, était une phase préparatoire en vue d'un PDE, qui interviendra lors du transfert du siège de la Région, de Charbonnières sur le site de Lyon Confluence (Lyon 2^e), prévu pour 2010. Elle favorise le choix d'actions plutôt pratiques en évitant tout investissement lourd et irréversible durant les quatre années à venir.

Le diagnostic (établi à partir d'un **échantillon de 518 personnes soit 55 % de l'effectif global**), en matière de répartition modale et de besoins de mobilité, a mis en évidence des orientations à prendre dans la proposition des actions.

En premier lieu, il a permis de se rendre compte d'une **culture d'entreprise plutôt tournée vers la voiture** (une moyenne de 1,7 voiture par foyer). **En effet, 381 personnes pratiquent l'autosolisme**, pour effectuer les trajets domicile travail. Pour l'ensemble de l'effectif Région (hors antennes qui regroupent environ une vingtaine de personnes), en matière de déplacements domicile-travail, il a été établi que près de 5 millions de kilomètres sont parcourus chaque année en voiture personnelle, alors que seulement 792 000 km le sont en transports en commun¹.

Il est important de souligner également que la flexibilité des horaires liée, d'une part à des amplitudes dites « élastiques », d'autre part aux différentes formules d'ARTT n'arrange en rien l'utilisation des transports collectifs, et tout particulièrement des services de navette qui apparaissent insuffisants voire inadaptés pour bon nombre de personnes interrogées. Le plan d'actions aura pour but de favoriser les transports en commun et de rationaliser l'usage de la voiture.

Quant aux déplacements professionnels, effectués en véhicule du pool seulement, ils génèrent à eux seuls un peu plus de 700 000 km². Force est de constater que la répartition modale de la voiture en matière de déplacements professionnels aura du mal à diminuer

¹ Estimations faites à partir des données du bilan social et sur une année effective de 220 jours travaillés.

² Donnée 2004, basée sur les relevés des compteurs kilométriques effectués par le responsable du garage.

d'une part par l'étendu du territoire rhônalpin, d'autre part par la localisation des sites mal desservis en transport en commun.

Ce plan d'actions a pour objectif une meilleure accessibilité de la Région qui aura des effets bénéfiques sur la qualité de vie du personnel de la Région (moins de fatigue, moins de stress provoqués par les difficultés de circulation), et qui entraînera également une réduction des coûts de la mobilité aussi bien pour la Région que pour l'ensemble des agents.

Les mesures proposées s'adressent à l'ensemble des agents et elles tentent de répondre à grand nombre de situations individuelles. Les localisations des domiciles des agents, choix personnels non discutables, ne peuvent être remises en question. Les localisations périphériques ou à l'écart de tout nœud intermodal doivent pouvoir trouver des solutions acceptables au travers des mesures proposées.

Plusieurs types de mesures sont présentés, qu'ils soient relatifs à l'organisation de la Région ou du travail, à l'infrastructure, à l'information ou à la sensibilisation.

I. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

I.1 Informations personnalisées sur les possibilités de se déplacer autrement

Une des raisons pour lesquelles les utilisateurs de la voiture n'utilisent pas les modes de déplacements durables est, qu'ils ignorent parfois l'existence d'alternatives, même si celles-ci sont mentionnées sur intranet, au travers des sites des opérateurs concernés. Cette information est un préalable essentiel au changement modal et à l'utilisation optimale des modes durables.

La réalisation de fiches présentant l'ensemble des modes de transports utilisables par chacun pour se rendre sur leur lieu de travail pourrait être faite. La mise à jour et l'adaptation de chacune de ces fiches seront réalisées à chaque changement inhérent aux transports en commun.

I.2 Potentiels pour les modes alternatifs (annexe 18)

Une priorité, avant toute mise en place d'actions, est de lancer une campagne d'informations qui consistera, d'une part à entreprendre une campagne de promotion du PDE, organisée en collaboration avec la Direction de la Communication (DCO), d'autre part à l'organisation de journées d'échange auxquelles participeraient les acteurs majeurs de mobilité à savoir : la Région, elle-même, qui interviendrait sur plusieurs thèmes tels que le développement durable, la politique des transports, ..., le SYTRAL et TCL, la SNCF, un opérateur de covoiturage qui expliquerait les avantages de cette solution de transport ...

I.2.1 Les transports urbains (TCL)

Les transports urbains lyonnais sont très peu utilisés compte tenu d'une mauvaise desserte sur Charbonnières notamment, où la seule ligne (L.86) qui passe à proximité des sites ne présente pas une fréquence attractive. **La création d'une troisième voiture**, qui serait insérée aux heures de pointe, le matin et en fin d'après midi, offrirait une meilleure fréquence à cette ligne, ce qui permettrait de capter des clients supplémentaires. **Le potentiel de report s'établirait à une trentaine de personnes**, si on prend en compte les données du tableau qui reprend l'ensemble des attentes vis-à-vis des transports collectifs.

Quant au site du Val d'Ecully, aucune proposition d'améliorations n'est envisageable dans l'immédiat. L'offre existante est suffisante mais nécessite un cheminement à pied contraint par l'implantation excentrée du site par rapport aux axes empruntés par les lignes TCL (lignes 3, 5 et 19). Sur la ligne 5, l'arrêt « Clinique du Val d'Ouest » avait été déplacé, mais cela s'est avéré insuffisant, à cause d'une fréquence qui demeure faible, de plus renforcée par un changement à Tassin pour les personnes venant de Gorge de Loup, ce qui rallonge le temps de parcours.

Plus généralement, **un potentiel de report** pour ce mode de transport est envisageable. Un tiers des utilisateurs de la voiture, à savoir **133 personnes**, opteraient dès aujourd'hui pour les TCL si ces derniers devenaient plus performants en termes de rapidité de parcours (moins de correspondances) et de fréquence.

I.2.2 La navette du personnel

Une deuxième navette, le matin au départ de Gorge de Loup serait envisageable. En effet, elle permettrait aux personnes qui ont des contraintes (accompagnement d'enfant ou autres) de prétendre à ce service gratuit. Un **départ fixé à 8h45** serait possible.

Parmi les agents ayant répondu, **5 % d'entre eux** pourraient utiliser la navette, **dont 50 % tout de suite**.

I.2.3 Les TER

Aujourd'hui, le problème, pour rendre compétitif ce mode de transport, réside dans l'éloignement des sites par rapport aux infrastructures ferroviaires qui nécessite un parcours en marche à pied d'une durée moyenne du quart d'heure, parfois dans des conditions difficiles car non sécurisé (Ecully) ou pénible (Charbonnières). Seul un **aménagement du cheminement piéton** reliant la gare TER des Flachères aux sites de Charbonnières pourrait être envisagé. De plus, une information directionnelle, par panneaux, permettrait de connaître l'existence de cette gare et sa localisation par rapport à ces deux sites.

13 % des personnes, actuellement utilisatrices de la voiture, **habitent à proximité d'une gare TER**. **Un peu plus de 50 % d'entre elles** seraient susceptibles de devenir **clients TER** s'il y avait une meilleure information notamment au niveau des conditions d'abonnement (**abonnement de travail**). Un point important également à mettre en avant : l'image négative qu'ont les agents de la Région, par rapport aux perturbations liées aux mouvements de personnel¹, qui poussent ces derniers à s'orienter vers la voiture.

I.2.4 Le Covoiturage

Les embouteillages quotidiens des grandes agglomérations, peuvent être un facteur décisionnel dans le report vers cette formule de transport à plusieurs. Le covoiturage pourrait devenir une solution aux problèmes de pollution mais aussi de circulation.

Mais la France est assez en retard par rapport à certains de ses voisins européens telles

¹ D'après la DTCl, en 2004, sur 17 141 services prévus, 2558 ont été supprimés, dont 70 % seraient dus à des arrêts de travail.

que la Grande Bretagne et l'Espagne ; elle doit pourtant avancer dans le domaine des transports alternatifs pour tenter, de manière générale, de réduire la consommation en carburants. Selon une estimation, dans « 40 ans il n'y aura presque plus de pétrole, du moins à des prix abordables »¹.

Le covoiturage peut être mis en place au sein de la Région en plusieurs phases, en fonction des développements du Plan de déplacements et du nombre d'individus intéressés par cette « **nouvelle** » formule alternative à la voiture en solo.

La première phase est de permettre aux agents qui ont décidé (selon le questionnaire de l'enquête) de se déplacer en voiture et qui ont leur résidence située dans une même zone géographique de se rencontrer lors d'un instant café-croissant, par exemple.

La deuxième phase, proposée à moyen terme, consisterait à se rapprocher d'autres entreprises ou organismes qui pratiquent ou pratiqueront cette solution de transport (Aventis Pasteur sur la commune de Marcy l'Etoile, ou encore la Chambre d'Agriculture implantée sur la commune de La Tour de Salvagny), ce qui permettrait à terme d'augmenter le nombre de combinaisons en termes de constitution d'équipage.

La mise en place de covoiturage et la constitution des équipages ne peuvent se faire que sur le volontariat, de façon à ce que celui-ci soit perçu comme une opportunité et non pas comme une contrainte.

L'introduction et la promotion du covoiturage sont conditionnées par la diffusion d'une information claire sur le sujet, en matière d'assurance, de fiscalité ou de contraintes, de façon à réduire les préjugés ou autres considérations émotionnelles.

Vu la situation géographique des sites, l'éclatement des lieux d'origine des déplacements domicile-travail et l'élasticité des horaires de travail d'un agent à l'autre, certains individus pourraient avoir des difficultés pour rencontrer un covoitureur adéquat pour assurer les déplacements souhaités. La mise en place d'un outil de gestion de covoiturage par intranet, inciterait **17 % des utilisateurs actuels de la voiture à se tourner vers le covoiturage ; 36 % d'entre elles** le pratiqueraient quotidiennement, les autres ne l'utiliseraient que 2 à 3 fois par semaine.

La création d'une base de données informatique accessible par le biais du réseau interne, pourrait être envisagée. Ainsi seraient communiquées les offres et les demandes en matière de covoiturage. Il faudrait prévoir des points de regroupement « covoiturage » afin que les voitures puissent stationner momentanément. Le développement d'un logiciel de covoiturage, ne peut se faire sans l'intervention d'un spécialiste. Par exemple, **l'association STOP PLUS²**, implantée sur Grenoble, pourrait être amenée à intervenir pour répondre aux attentes de la Région et de ses agents.

Exemple de démarche STOP PLUS



L'élaboration et la diffusion de plaquettes d'information et d'incitation pourraient être entreprises par

¹ cf. site Internet : France 5.fr « environnement – développement durable (covoiturage) ».

² Références STMicroelectronics Grenoble, Ville d'Echirolles, Conseil Général de l'Isère...

³ DTCI : Direction des Transports, des Communications et de l'Information.

Une information des employés sur les modes de propulsion les moins polluants et des indications sur les aides de l'ADEME ainsi que les avantages fiscaux pourraient être envisagées.

I.2.5 Des solutions de garantie de retour

L'encouragement des agents à opter pour une solution de transport, alternative à la voiture, passe par une garantie en matière de rapatriement à domicile. En effet, les transports en commun, au même titre que le covoiturage, sont ressentis comme contraignant par leurs utilisateurs. Non seulement au niveau des horaires, mais également en cas de situations imprévisibles telles, une interruption de l'exploitation d'un service de transport public ou une défection du covoitureur, obligé de partir subitement pour une raison quelconque.

La garantie de retour permet d'atténuer cette crainte, et aide considérablement à augmenter l'acceptation des moyens de transport alternatifs. Les fiches d'information présentant les modes de transport alternatifs à la voiture spécifieront également l'ensemble des solutions de remplacement possibles en cas de situations imprévisibles. C'est aussi un bon moyen de souligner l'aspect intermodalité entre ces solutions de transport. « Le matin j'emprunte le bus et le soir je rentre en covoiturage ; et inversement... ».

A défaut, la Région pourrait prendre en charge les frais engagés par l'agent pour son retour à domicile s'il s'avérait qu'aucune solution, autre que le taxi, ne semble adaptée à cette situation, jugée à caractère exceptionnel par la Direction. Pour éviter tout abus, des critères stricts quant à cette solution de "secours" doivent être établis. Cette solution a déjà été expérimentée par le CEA de Grenoble, qui a mis en place un PDE dès 2003.

II. DEPLACEMENTS PROFESSIONNELS

La mobilité géographique et fonctionnelle du Conseil Régional ne facilite pas la mise en place de solutions économiques dans la gestion des déplacements professionnels.

C'est pourquoi, on ne traitera que le cas des déplacements locaux effectués au moyen d'une voiture.

Après avoir constaté une pratique abusive dans l'utilisation des véhicules du pool pour effectuer des déplacements à l'extérieur, il semble opportuniste, aujourd'hui, de profiter de ces nouvelles mesures en matière de déplacements pour mettre en place un suivi plus rigoureux au niveau des destinations et de la mise à disposition ou non d'un véhicule de

service. Les déplacements locaux pourraient être effectués au moyen des transports collectifs via les TCL ou les TER. Des abonnements annuels auprès de ces opérateurs, ou tout simplement des billets de transport, pourraient être envisagés et seraient tenus à la disposition des agents amenés à se déplacer.

Plus généralement, quand les agents sont amenés à se rendre seul ou en groupe sur un même lieu, dans le cadre d'une mission, il n'y a pas de concertation entre eux (ce qui est contraire au travail collaboratif prôné par la Région). De plus les agents de l'accueil qui réceptionnent les ordres de mission (quand ils sont délivrés) n'ont pas pour consigne d'effectuer des rapprochements entre chaque demande pour entrevoir un "groupage", ce qui économiserait, parfois, une voire deux voitures. Un système de covoiturage "spécial déplacements professionnels" pourraient être mis en place. Le logiciel de covoiturage pour les trajets domicile-travail, pourrait s'étendre également à cette formule.

III. CONCLUSION

Après avoir défini, l'ensemble des alternatives possibles, dans ce contexte d'étude, il semblerait judicieux de mesurer, auprès de la population des agents, l'impact que pourrait avoir cette nouvelle pratique des transports. La méthode consisterait en la création d'un mini-questionnaire, qui présenterait chaque solution de transport et qui demanderait à chaque individu d'émettre un avis par solution et sa capacité (en termes de délai) à s'orienter vers tel ou tel mode de transport, en fonction de ses lieux d'habitation et de travail, et de ses contraintes horaires. De là, pourraient être mises en place les premières mesures qui répondent à la logique d'un Plan de Déplacements d'Entreprise.

Un suivi doit être envisagé pour évaluer régulièrement le taux de report modal, mais également pour apporter des améliorations pour encourager les choix faits par les agents et pourquoi pas capter d'autres individus, qui auraient eu encore, jusque là, des à priori.

CRITIQUES METHODOLOGIQUES

- Le temps dont j'ai disposé pour cette étude m'a paru trop court. En effet, au travers des diverses lectures faites sur des expériences de mise en place d'un projet PDE, la phase d'étude dure en moyenne **6 mois**. J'ai donc procédé à des choix dictés par l'urgence.
- Il aurait été plus logique que ce projet soit confié à la DTCl, qui, au sein de la Région, est le correspondant Transport. Mon travail, au sein de la DMG, m'a permis de comprendre ce positionnement car la DMG gère l'ensemble des déplacements professionnels mais également les trajets domicile-travail, par le biais des services de navette. Je tiens tout de même à préciser que ma mission a été facilitée par le Responsable du projet PDE qui a su m'orienter auprès des services compétents pour obtenir des informations nécessaires à mon étude.
- Il aurait été opportun d'informer les agents de la Région sur l'avancée du projet. En effet, la communication s'est avérée insuffisante, aucune information n'a été diffusée auprès de chacun. Seul un encart dans « Ressources et Moi », une lettre mensuelle destinée à chaque agent, a permis de présenter la démarche et d'annoncer la campagne d'enquête.
- De l'élaboration du questionnaire à la phase d'études, il s'est écoulé plus d'un mois. Après une saisie relativement longue des questionnaires retour, sous le logiciel de traitement SPHINX, j'ai pu entamer cette phase d'analyse à partir d'un échantillon, de 518 personnes, représentatif pour la plupart des paramètres demandés (lieu de résidence, lieu de travail, sexe, âge...). Ce qui contribue à limiter les sources de biais.
- Je regrette de ne pas avoir été présent lors de la mise en place des actions retenues pour mesurer l'impact auprès des agents, et surtout constater la réactivité de ces derniers, à l'adoption de ces nouvelles dispositions en termes de solutions de transport.
- Enfin, mon rapport étant destiné, à la fois, à répondre à des attentes internes, celles de la Région, et externes, celles de l'équipe enseignante, j'ai procédé à la rédaction en conservant à l'esprit ces deux impératifs : parvenir rapidement au but recherché (le plan d'actions) tout en demeurant précis, pour les lecteurs, sur la conduite de l'étude.
- Je souhaite que ce travail ne soit pas perçu comme trop détaillé par les uns et trop succinct par les autres.

5^{ème} PARTIE : CONCLUSION

Ainsi, au-delà d'une familiarisation avec l'organisation et la conduite d'un projet de grande envergure, ces 4 mois passés au sein de la Région auront été enrichissants à plus d'un titre.

De l'élaboration du questionnaire destiné à réaliser une enquête auprès de l'ensemble des agents, au dépouillement et à l'analyse avec in fine l'ébauche d'un plan d'actions, cette mission m'a permis d'avoir une vision globale des étapes à franchir dans la mise en place d'un PDE pour que celui-ci réponde au mieux aux intérêts de l'entreprise comme à ceux de ses salariés.

Cette étude a permis d'œuvrer vers une mobilité qui s'inscrit dans le cadre du développement durable. C'est une valeur que la Région veut porter autant auprès de ses agents qu'auprès des autres acteurs de la vie économique de la région Rhône-Alpes.

L'intérêt porté, à cette étude, par le personnel de la Région, avec un taux de participation inattendu, dépassant les 50 %, montre que la question des déplacements au quotidien, demeure une préoccupation pour bon nombre d'individus. Même si la propension des agents au changement des habitudes actuelles de déplacement semble faible, aujourd'hui, elle laisse entrevoir, tout de même, un potentiel quant à l'adoption de mesures incitant au report modal.

Bien que limitée aux trois sites lyonnais, cette étude aura été un « avant goût » de ce que sera dans quelques années, "**LE PDE**" de la Région, lors de son transfert sur Lyon Confluence. Celui-ci se fera dans des dispositions différentes, avec un bouleversement total des habitudes de déplacements, mais aura un tout autre intérêt dans le choix de solutions alternatives à la voiture avec notamment un potentiel de report vers les modes doux, jusqu'alors délaissés au vu de l'implantation des sites d'étude. De plus, le nombre de places de stationnement, revu à la baisse, changera complètement la physionomie de l'étude à venir, les agents n'ayant pas pris en compte complètement cet aspect là lors de la première phase réalisée sur les sites actuels.

GLOSSAIRE

Aire urbaine :

Elle est constituée d'une agglomération comportant plus de 5 000 emplois sur son territoire et d'une couronne périurbaine regroupant toutes les communes (y compris les communes rurales) dont au moins 40 % des actifs travaillent sur l'ensemble de l'aire.

Arrêt :

Lieu où s'effectue les échanges de voyageurs (montée et/ou descente)

Autorité Organisatrice de transport public (AO) :

C'est le nom de la collectivité territoriale (agglomération, département, région) ou d'un groupement de collectivités territoriales (regroupement intercommunal ou syndicat mixte), dans l'exercice de la compétence transport.

Autosolisme :

Pratique qui consiste à venir seul en voiture au travail et qui provoque ainsi des phénomènes de congestion aux heures de pointe.

CERTU :

Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques.

Changement :

Terme désignant le passage d'un mode de transport à un autre.

Charge :

Nombre de voyageurs en voiture.

Cheminement piéton :

Voie de circulation constituant un cheminement libre de tout obstacle et réservé à l'usage exclusif des piétons.

Covoiturage :

Emploi d'une seule voiture par plusieurs personnes, qui s'entendent entre elles et utilisent leur voiture à tour de rôle pour aller travailler.

Déplacements :

Fait d'aller d'un endroit à un autre pour une activité donnée en utilisant la voie publique. Un aller-retour constitue deux déplacements. Un déplacement peut utiliser plusieurs modes (ex : voiture puis bus ou train).

Développement durable :

Le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins.

DCO :

Direction de la Communication.

DMG :

Direction des Moyens Généraux.

DRH :

Direction des Ressources Humaines

DTCI :

Direction des Transports et des technologies de l'Information

Fréquence :

Terme utilisé dans les transports pour signifier l'intervalle, en temps, entre les passages de deux bus à un même point d'arrêt, par exemple.

Intermodalité :

Utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (vélo puis métro, par exemple).

Intranet :

Réseau réservé aux communications internes d'une entreprise ou d'un organisme.

Mobilité :

C'est le nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours de la journée. A l'intérieur d'un périmètre donné, elle est calculée en divisant le nombre total de déplacements par la population totale.

Mode de transport :

Désigne le moyen par lequel les déplacements sont effectués.

Motif de déplacement :

C'est une raison qui nécessite de se déplacer.

Multimodal :

Se dit d'un lieu qui accueille plusieurs types de transports comme le bus, le métro, le tramway, le train,...

PDA :

Plan de Déplacements d'Administration

PDE :

Plan de Déplacements d'Entreprise.

PDU :

Plan de Déplacements Urbains définissant les différents projets à mener afin d'établir une politique cohérente au niveau des déplacements (piétons, vélos, bus,...).

Périurbanisation :

Désigne le passage de la notion d'agglomération à celle « d'archipel urbain », sous l'effet de l'extension croissante de l'habitat en dehors des villes.

Report modal :

Report régulier d'un mode transport vers un autre. L'enjeu, dans le cadre d'un PDE, est de développer le report modal de la voiture vers les autres modes de transport (transports publics, vélo, marche à pied, ...).

Périmètre de Transport Urbain (PTU):

Territoire d'une commune ou ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser le transport public de personnes (cf. AO).

Région :

Terme désignant la collectivité territoriale.

TC :

Transport Collectif.

TER :

Train Express Régional.

Temps de trajet :

C'est le temps qui s'écoule pendant la durée d'un transfert entre un point A et un point B, au moyen d'un véhicule (voiture, TC...). Dans l'utilisation d'un mode de transport collectif, les temps d'acheminement et d'attente à l'arrêt peuvent être comptabiliser dans le temps de trajet.

Transport alternatif :

Solution de transport autre que la voiture particulière.

Voyages :

Déplacement effectué sur une ligne de transport collectif sans changement. Un déplacement nécessitant l'utilisation de deux lignes avec correspondance compte pour deux voyages. Cet indicateur mesure la fréquentation d'un réseau de transport collectif.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

Transports : Généralités

- Les transports en France, Pierre MERLIN, La documentation française, 1994.
- Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise, SYTRAL, 1997.
- Atlas régional des transports Rhône-Alpes, Observatoire régional des transports Rhône-Alpes, 2004.
- Transports et étalement urbain : Les enjeux, Yves BUSSIERE, Alain BONNAFOUS, Editions du programme pluriannuel en sciences humaines, 1993.
- Les transports et l'environnement, Rapport du groupe de travail présidé par Alain BONNAFOUS, La documentation française, 1999.
- La mobilité urbaine : les années 90, CERTU, 2002

Transports collectifs urbains

- Les modes de transport des personnes dans les grandes agglomérations, Rapport présenté par Jean-Jacques DENIZARD, Editions des journaux officiels, 1999.
- Observatoire des déplacements de l'agglomération lyonnaise (année 1998), CETE de Lyon, 1999.
- Evolution de l'usage des transports collectifs et politiques de déplacements urbains, Patrick BONNEL, Isabelle CABANNE, PREDIT Le point sur 2003.
- Transports urbains : quelles politiques pour demain ?, Rapport du groupe présidé par Roland RIES, La documentation française, 2003.

Transports ferroviaires

- Etude de capacité et de simulation du nœud ferroviaire lyonnais, DTIC, Editions SYSTRA, 2001.
- Expertise ferroviaire du bassin d'emploi de Lyon, Communauté Urbaine de Lyon, Editions SYSTRA, 1996.
- La régionalisation ferroviaire, Rapport présenté par Jacques CHAUVINEAU, Editions des journaux officiels, 2001.

Transport : intermodalité

- Complémentarité des modes de transport, CERTU, Editions Crescend'O, 1996.
- Etude d'un dispositif multimodal attractif sur la région de Lyon, Région Rhône-Alpes, Transetude, Editions SYSTRA, 2000.
- Politiques et pratiques d'intermodalité, GART, Edition ADEME, 1998.
- Pour une politique intermodale : le transport combiné, Rapport présenté par Hubert GHIGONIS, Editions des journaux officiels, 1999.

SITES INTERNET

Collectivités locales

- www.cg38.fr
- www.cg69.fr
- www.cr-rhone-alpes.fr
- www.grandlyon.com

Transports

- www.ademe.fr
- www.arene.fr
- www.certu.fr
- www.covoiturage.org (fédération nationale de covoiturage et de mobilité)
- www.darly.org
- www.environnement.gouv.fr
- www.gart.org
- www.insee.fr
- www.multitud.org
- www.rff.fr
- www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr
- www.sncf.fr
- www.sytral.fr
- www.tcl.fr
- www.trans-com.net
- www.transport.equipement.gouv.fr
- www.urbalyon.org
- www.utp.fr

TABLE DES MATIERES

Avant-propos	3
Introduction	5
1^{ère} partie - Le Conseil régional Rhône-Alpes	10
I. Historique et fonctionnement institutionnel	10
I.1 Historique	10
I.2 Fonctionnement	10
II. Compétences et organisation	11
2^{ème} partie - Analyse de la situation actuelle	12
I. Profil de mobilité de la Région	12
I.1 Déplacements domicile-travail	12
I.2 Déplacements professionnels	14
II. Accessibilité de la Région	15
II.1 Accessibilité en transports urbains	17
II.1.1 Charbonnières	18
II.1.2 Ecully	18
II.2 Accessibilité ferroviaire	19
II.2.1 Charbonnières	20
II.2.2 Ecully	21
II.3 Accessibilité par la navette du personnel	21
II.4 Accessibilité routière	22
II.5 Accessibilité par les modes dits "doux"	23
II.6 Conclusion	23
3^{ème} partie - Elaboration du diagnostic PDE	25
I. Les bénéfices attendus du PDE de la Région	26
II. Elaboration du questionnaire	27
II.1 L'équipe projet	27
II.2 Le questionnaire	27
II.2.1 Votre profil	28
II.2.2 Vos trajets aujourd'hui	28
II.2.3 Vos trajets demain	28
II.2.4 Exprimez-vous	28
III. Résultats	30
III.1 Critères sociodémographiques	30
III.2 Indications sur les habitudes de travail des agents	32
III.2.1 Horaires de travail	32
III.2.2 Pause repas	33
III.2.3 Jours non travaillés	34
III.2.4 Déplacements professionnels	36
III.3 Déplacements domicile-travail	36
III.3.1 Mode habituel de déplacements	37
III.3.2 Mode occasionnel de déplacement	41
III.4 Les services de navette	43
III.4.1 Fréquentation	43
III.4.2 Pourquoi je n'utilise pas la navette	44
III.5 Avis sur les différents modes de transport collectif	45
III.5.1 Pourquoi je n'utilise pas les transports collectifs	45
III.5.2 Les difficultés rencontrées, aujourd'hui, dans les trajets domicile-travail	46

III.5.3 Quelles sont les motivations qui me poussent à prendre ce mode de transport ?	47
III.6 Attentes vis à vis des Transports Collectifs	48
III.7 Le covoiturage	49
IV. Conclusion	52
4^{ème} partie - Plan d'actions	53
I. Déplacements domicile-travail	54
I.1 Informations personnalisées sur les possibilités de se déplacer autrement	54
I.2 Potentiels pour les modes alternatifs	55
I.2.1 Les transports urbains	55
I.2.2 La navette du personnel	56
I.2.3 Les TER	56
I.2.4 Le covoiturage	56
I.2.5 Des solutions de garantie de retour	59
II. Déplacements professionnels	59
III. Conclusion	60
Critiques méthodologiques	61
5^{ème} partie - Conclusion	62
Glossaire	63
Bibliographie	65
Annexes	69

ANNEXES

Annexe 1 : Transports intérieurs de voyageurs

Nombre de déplacements et distances parcourues par mode...

Annexe 2 : Evolution des migrations domicile travail...

Annexe 3 : Les migrations domicile-travail dans la région urbaine de Lyon

Annexe 4 : Les effets des divers polluants

Taux d'émission au m2 selon la zone géographique

Annexe 5 : Schéma représentant le fonctionnement institutionnel de la Région

Annexe 6 : Composition de l'exécutif

Annexe 7 : Composition du délibératif

Annexe 8 : Organigramme général des services de la Région

Annexe 9 : Les réseaux de transport régionaux

Annexe 10 : Périmètre de Transports Urbains du Rhône

Annexe 11 : Accessibilité ferroviaire

Annexe 12 : Répartition des gares TER et fréquentation quotidienne du réseau

Annexe 13 : Les points de congestion sur le réseau routier et autoroutier de la région

Annexe 14 : Indications horaires (ligne 86, navette et TER) sur la desserte des trois sites

Annexe 15 : Questionnaire de l'enquête

Annexe 16 : Evolution de la motorisation des ménages de l'aire métropolitaine lyonnaise

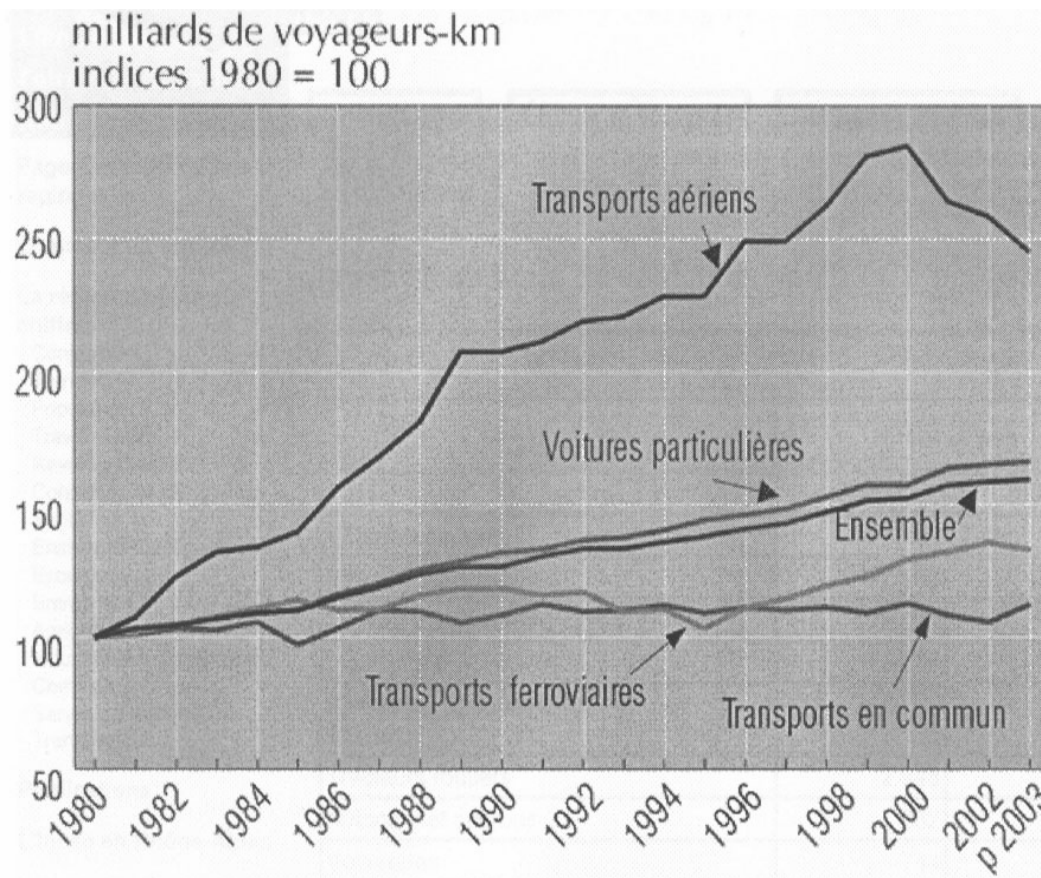
Part des ménages motorisés selon la commune et déplacements tous modes...

Annexes 17 : Trafic régional de chaque mode

Annexes 18 : Offre de transports publics actuelle

Annexe 1

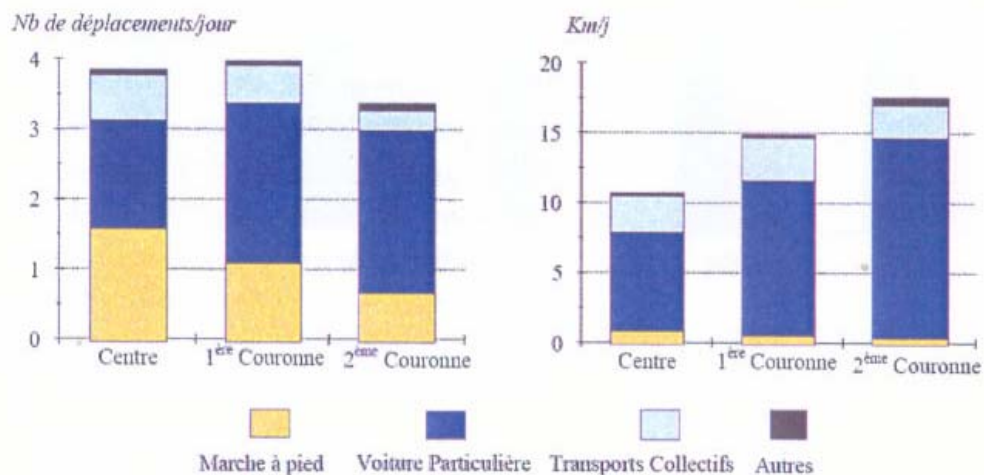
TRANSPORTS INTERIEURS DE VOYAGEURS



INSEE – Tableau de l'économie française 2004-2005

Nombre de déplacements et distances parcourues par mode selon le lieu de résidence dans l'agglomération lyonnaise

Source : Indicateurs de mobilité durable – Application à l'agglomération de Lyon – LET – APDD – 2001

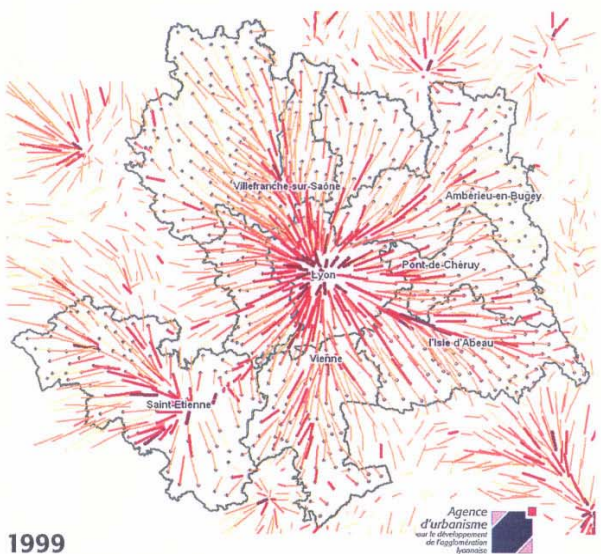
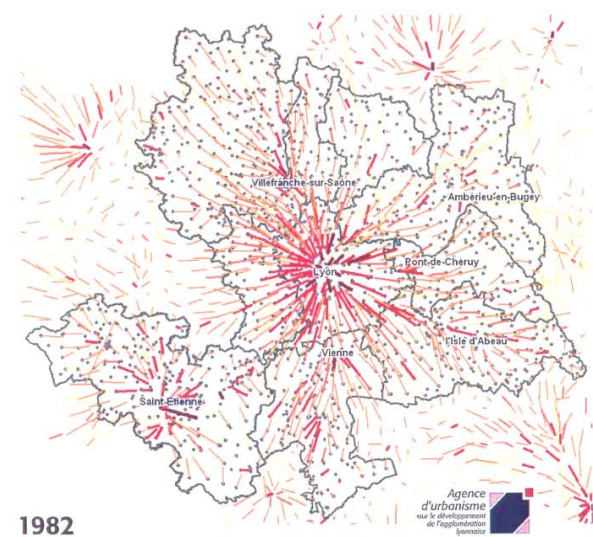
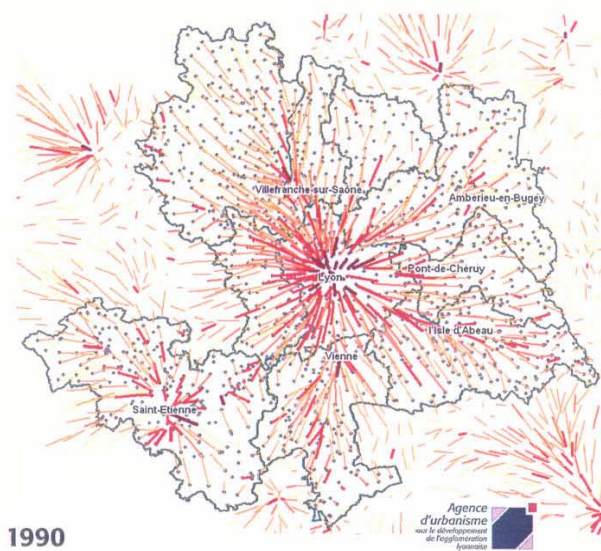
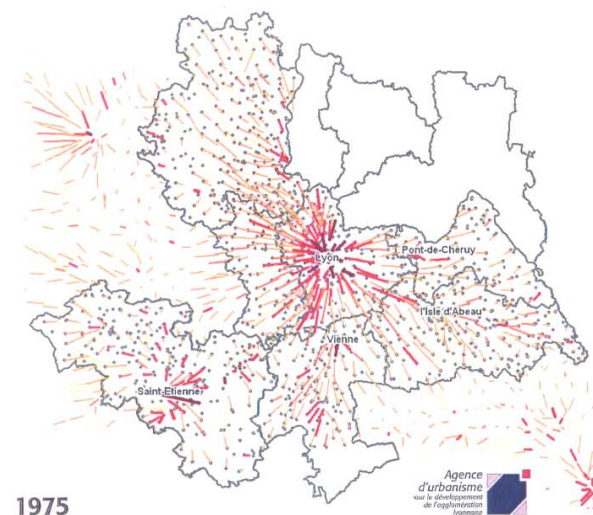


A partir de l'enquête-ménages de Lyon 1995

Annexe 2

Les migrations domicile travail au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise

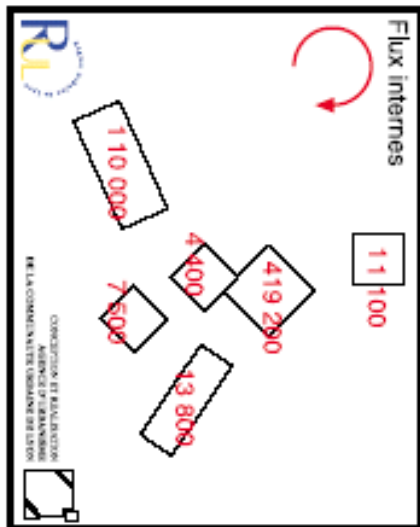
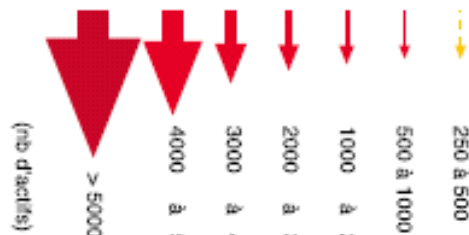
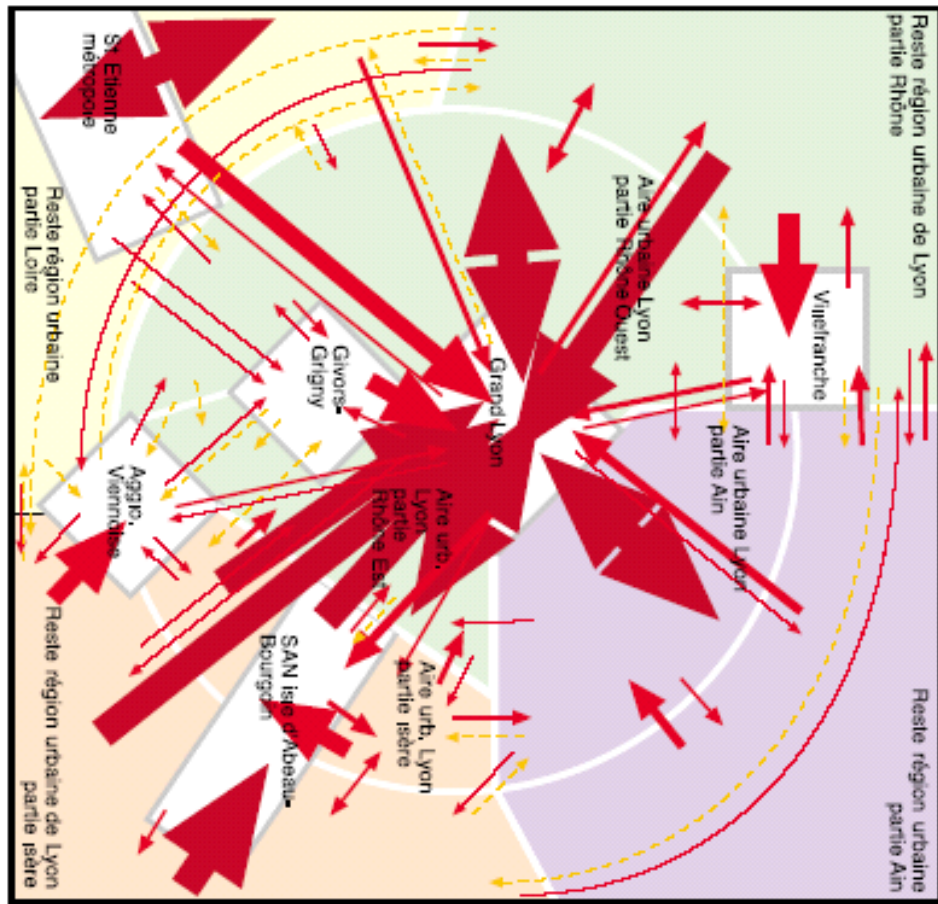
Sources : RGP/Insee



Annexe 3

Les migrations domicile-travail
dans la région urbaine de Lyon

Source : RP 99 - périmètres 1999



Annexe 4

Les effets des divers polluants

POLLUANTS	FORMATION	ORIGINE	MEFAITS
Soufre (SO ₂)	Combustion du charbon, du fuel, gazole contenant du soufre	Industrielle	Irritation et spasmes des bronches Formation des pluies acides Destruction des feuilles et des calcaires
Poussières	Combustion, cimenteries, circulation automobile (diesel)	Industrielle Automobile	Irritation des bronches Facteur cancérogène Noircissement des bâtiments
Oxydes d'azote (NO, NO ₂ , NO _x)	Combustion de l'air à température élevée	Automobile Domestique	Irritation des bronches Formation des pluies acides
Ozone (O ₃)	Actions du soleil sur les oxydes d'azote et les hydrocarbures	Automobile	Irritation des yeux et des bronches Favorise l'asthme Destruction des végétaux
Hydrocarbures	Combustion incomplète de l'essence, industries pétrolières	Automobile Industrie	Effet mutagène et cancérogène Irritation des bronches Freine la croissance des végétaux
Monoxyde de carbone (CO)	Toutes combustions incomplètes	Automobile Domestique industrielle	Effet asphyxiant à forte concentration
Gaz carbonique (CO ₂)	Toutes combustions	Automobile Domestique Industrielle	Contribue à l'effet de serre Réchauffement de la planète

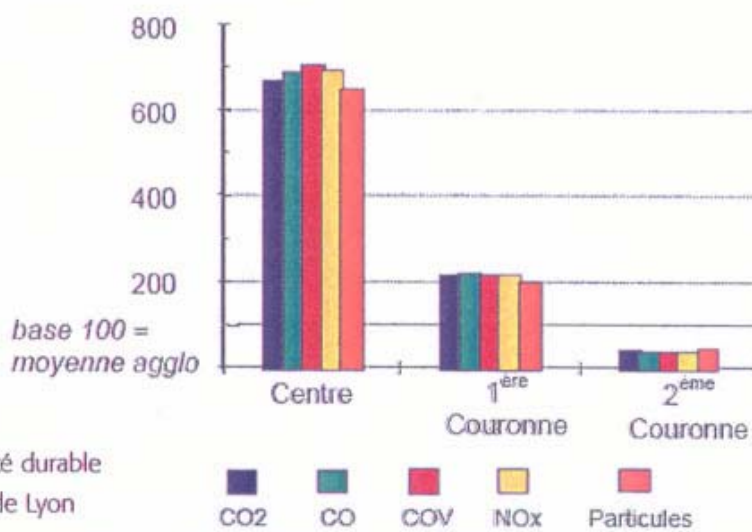
Source : Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Année 2000

Comparaison des efficacités environnementales selon les modes

	URBAIN			INTERURBAIN		
	Voiture Particulière	Tr. Collectif Routier	Tr. Collectif ferré	Voiture Particulière	Tr. Collectif Routier	Tr. Collectif ferré
Nox	0,61	1,09	0,38	0,38	0,093	
CO	5,68	0,31	0,0009	1,3	0,07	0,025
COVM	1,01	0,09	0,0004	0,22	0,02	0,011
Particules	0,04	0,04	0,0001	0,02	0,02	0,002
CO₂	170,05	85,76	0,268	78,96	46,88	7,645

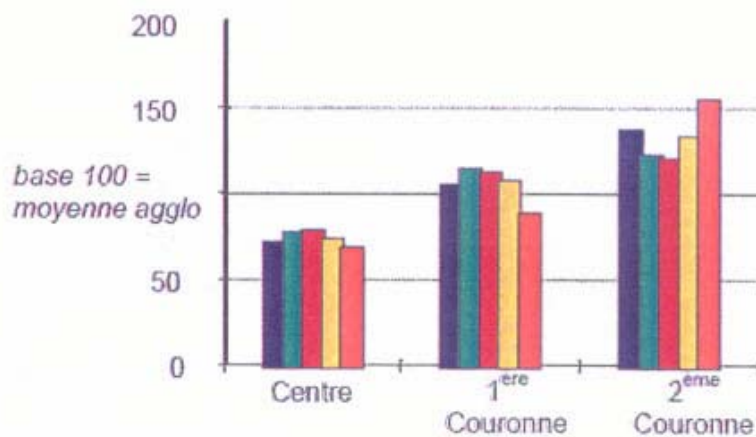
Source ADEME

Taux d'émissions au m² selon la zone

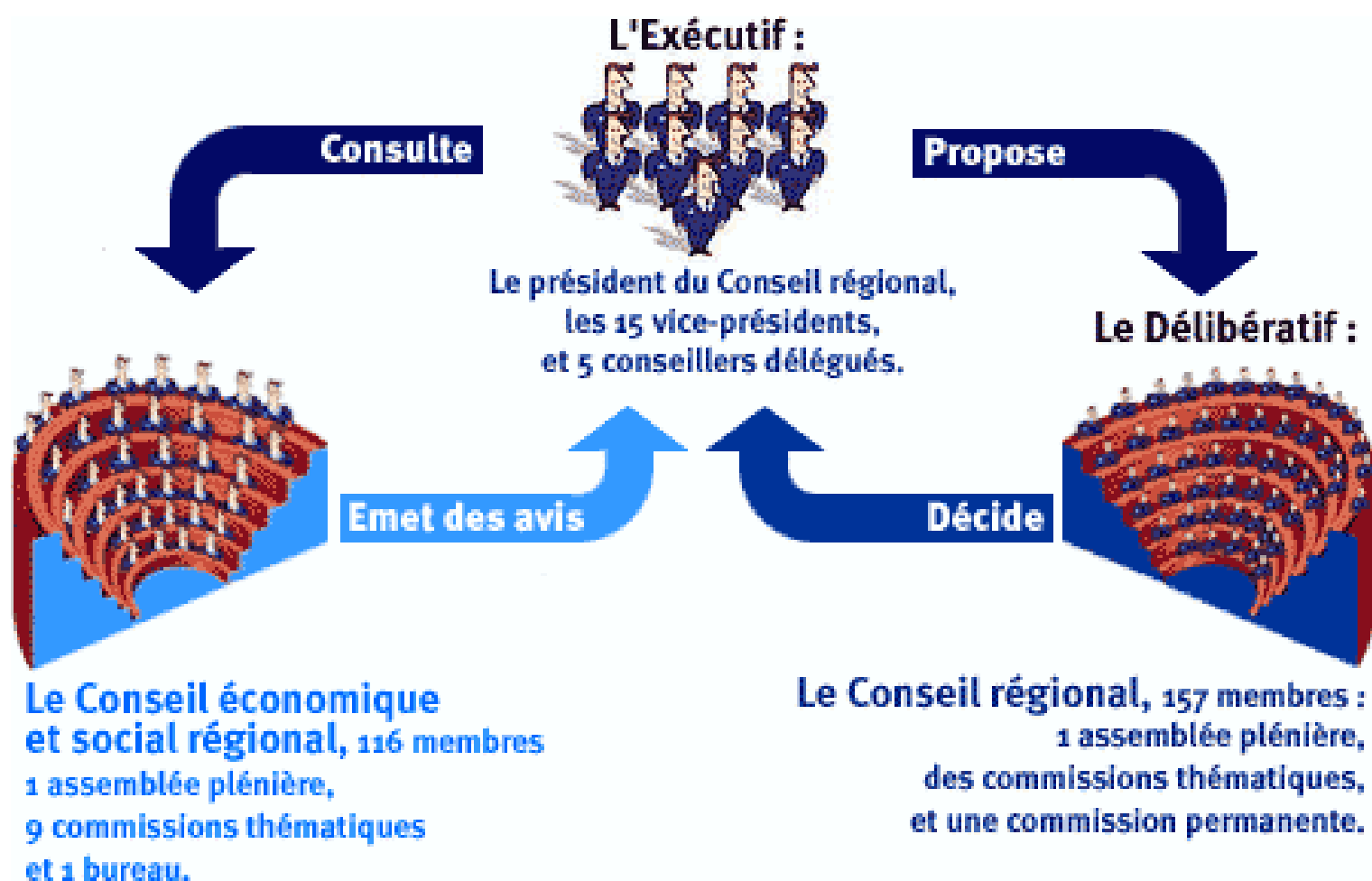


Source : Indicateurs de mobilité durable
Application à l'agglomération de Lyon
LET – APDD – 2001

Niveau d'émission par résident et par jour



Annexe 5



Annexe 6

L'exécutif

Elu par les conseillers le 2 avril 2004, **Jean-Jack Queyranne est président du Conseil Régional** et détient à ce titre les prérogatives suivantes :

- il prépare et exécute les délibérations du Conseil régional.
- il prescrit les recettes et ordonnance les dépenses.
- il signe les arrêtés, conventions et marchés et a le pouvoir d'exercer des actions en justice au nom du Conseil régional.
- il dirige les services et nomme les agents de la Région.
- il gère le patrimoine de la Région.

Il préside également le **bureau formé avec les 15 vice-présidents et les 5 conseillers délégués**. Ils reçoivent une délégation correspondant aux domaines d'intervention de la Région :

Les vice-présidents :

- **Bernard SOULAGE** : aux transports, déplacements et infrastructures
- **Bernadette LACLAIS** : à la culture
- **Didier JOUVE** : à l'aménagement et à l'animation des territoires ainsi qu'au développement durable
- **François AUGUSTE** : à la démocratie participative
- **Christiane DEMONTES** : aux formations professionnelles
- **Sylvie GILLET DE THOREY** : au tourisme et à la montagne
- **Hélène BLANCHARD** : à l'environnement et à la prévention des risques
- **Marie-France VIEUX-MARCAUD** : aux lycées et aux formations initiales
- **Thierry BRAILLARD** : à l'administration générale, à la vie associative et aux relations extérieures
- **Jean-Louis GAGNAIRE** : au développement économique
- **Jean-Philippe BAYON** : à la coopération décentralisée et au commerce équitable
- **Jean BESSON** : aux Affaires européennes et aux Relations internationales
- **Roger FOUGERES** : à l'enseignement supérieur et à la recherche
- **Thierry PHILIP** : à la santé et au sport
- **Marie-Odile NOVELLI** : aux solidarités, à la politique de la ville et au logement.

Les conseillers délégués, nommés par le Président :

- **Jean-François DEBAT** : délégué aux finances, rapporteur général du budget
- **Hervé SAULIGNAC** : délégué à l'énergie, en relation avec la vice-présidente chargée de l'environnement, et aux technologies de l'information et de la communication
- **Eliane GIRAUD** : déléguée à l'agriculture, au développement rural et aux parcs naturels régionaux, en relation directe avec le Président
- **Christiane PUTHOD** : déléguée à l'emploi en relation avec le vice-président chargé du développement économique
- **Katia PHILIPPE** : déléguée à la jeunesse, en relation avec le vice-président chargé de la santé et du sport

Annexe 7

Le délibératif

L'Assemblée plénière

Composée des 157 conseillers régionaux, elle constitue l'organe délibératif de la Région, **chargé de voter le budget et de régler par ses délibérations les affaires régionales**. Elle s'appuie sur la Commission permanente et sur les commissions de travail.

Lors de chaque assemblée plénière, l'exécutif répond à des **questions d'actualité**.

Chaque assemblée plénière est retransmise en direct et en **vidéo** sur ce site.

La Commission permanente

Le Conseil régional peut **déléguer** une partie de ses attributions à la Commission permanente à l'exception de celles relatives au vote du budget, à l'approbation du compte administratif et à l'engagement des dépenses obligatoires. La commission permanente siège dans l'intervalle des réunions de l'Assemblée plénière.

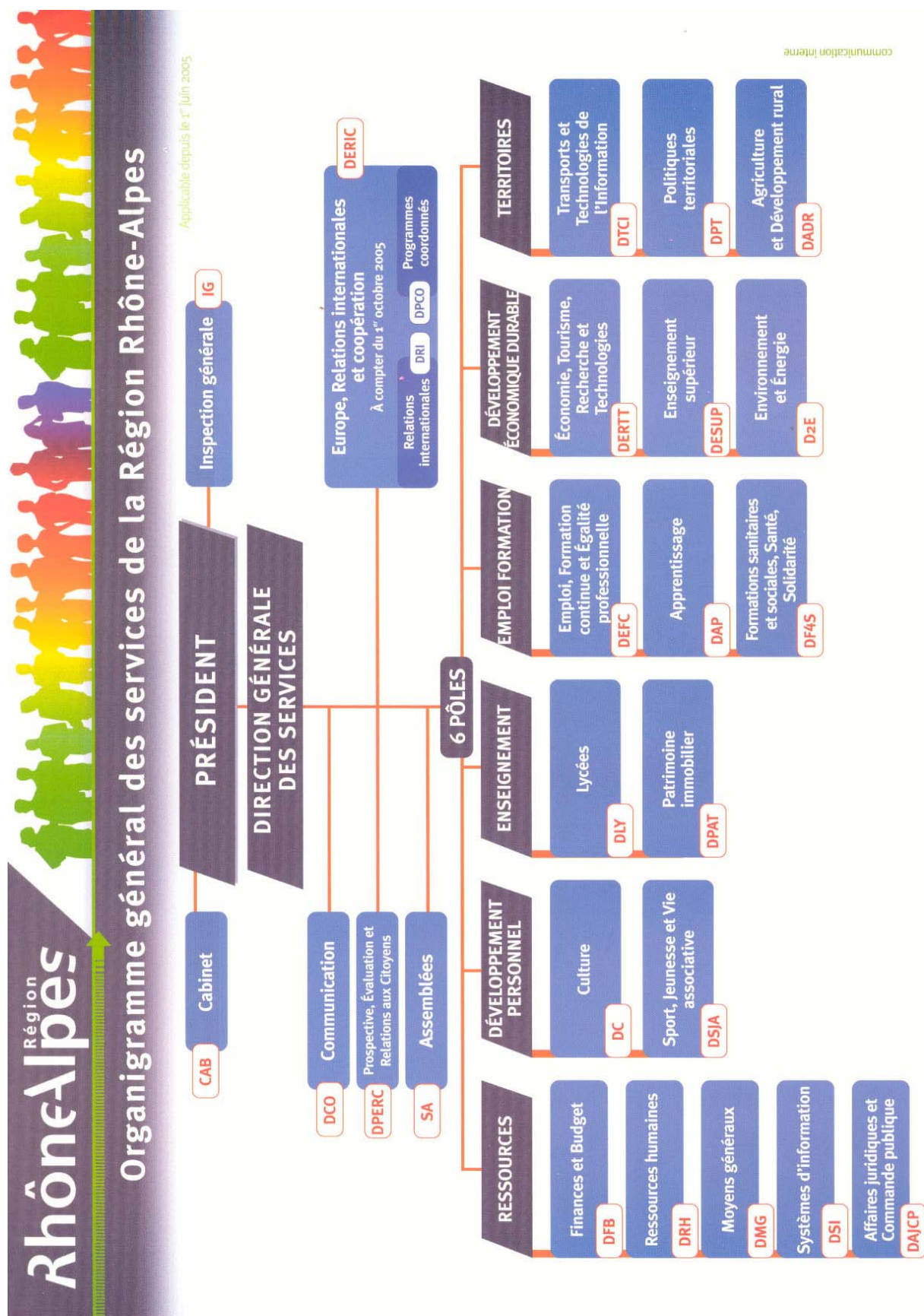
Les Commissions

Le Conseil régional compte 16 commissions thématiques de 25 membres chacune. La composition des commissions est arrêtée à la proportionnelle en fonction de l'importance des groupes politiques. **Consultées par le président** avant que les rapports ne soient soumis au vote des conseillers régionaux, les commissions émettent des **observations** et formulent des propositions dans les domaines d'intervention de la Région.

Les 16 commissions :

- Commission 1 : Des formations initiales et des lycées.
- Commission 2 : Des formations continues.
- Commission 3 : De l'enseignement supérieur et de la recherche.
- Commission 4 : De l'économie, de l'emploi et de l'économie sociale et solidaire.
- Commission 5 : Du développement rural et de l'agriculture.
- Commission 6 : Des transports, des déplacements et des technologies de l'information et de la communication.
- Commission 7 : De l'aménagement et l'animation du territoire et du développement durable.
- Commission 8 : De l'environnement et de la prévention des risques.
- Commission 9 : De l'énergie.
- Commission 10 : De la politique de la ville et du logement.
- Commission 11 : De la culture.
- Commission 12 : De l'organisation générale, des finances, de la démocratie participative.
- Commission 13 : Du tourisme et de la montagne.
- Commission 14 : Des activités internationales, de la coopération décentralisée et du commerce équitable.
- Commission 15 : Du sport, de la jeunesse et de la vie associative.
- Commission 16 : Des solidarités et de la santé.

Annexe 8

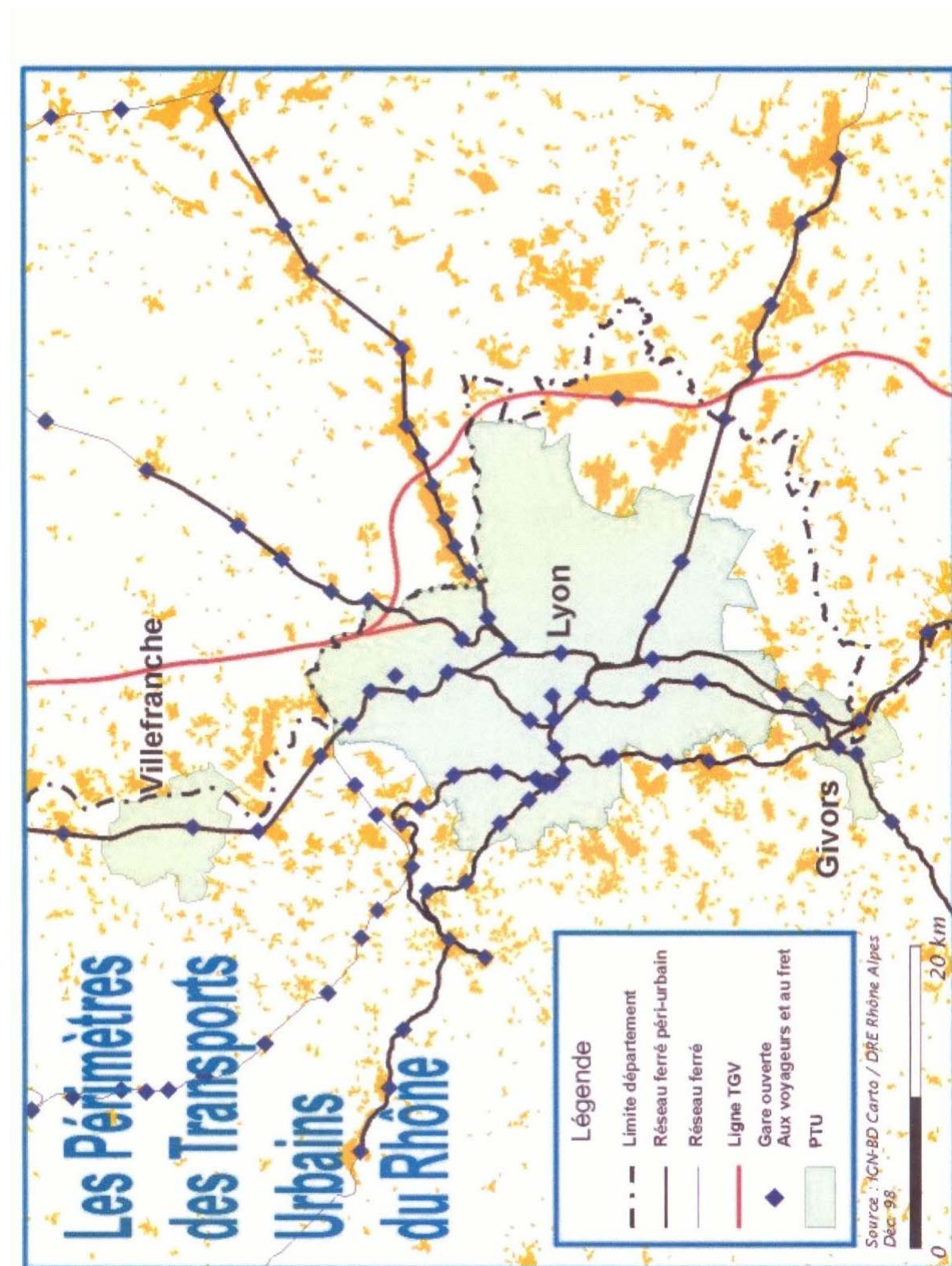


Annexe 9



Carte issue de l'Atlas régional des transports Rhône-Alpes - 2004

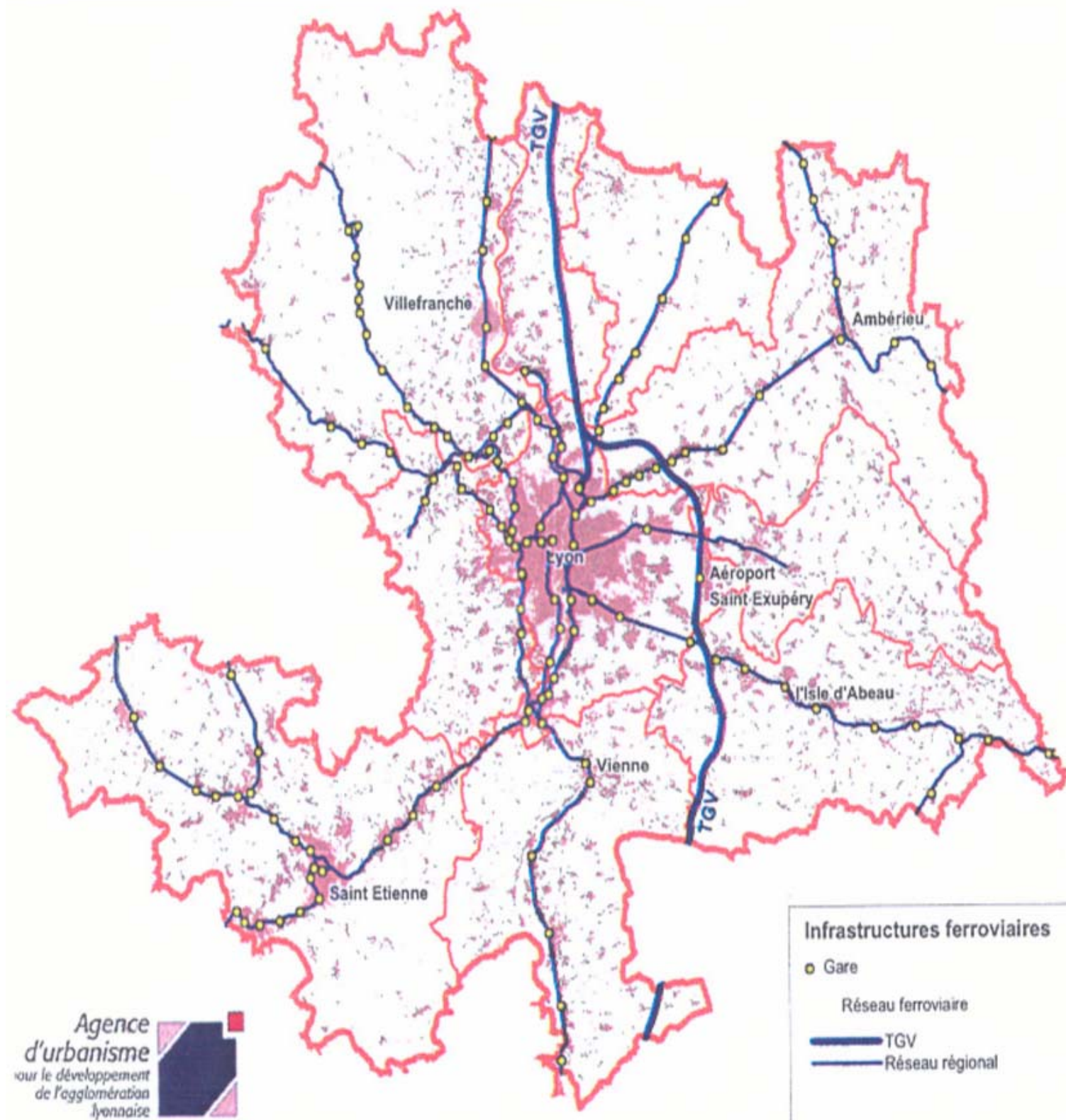
Annexe 10



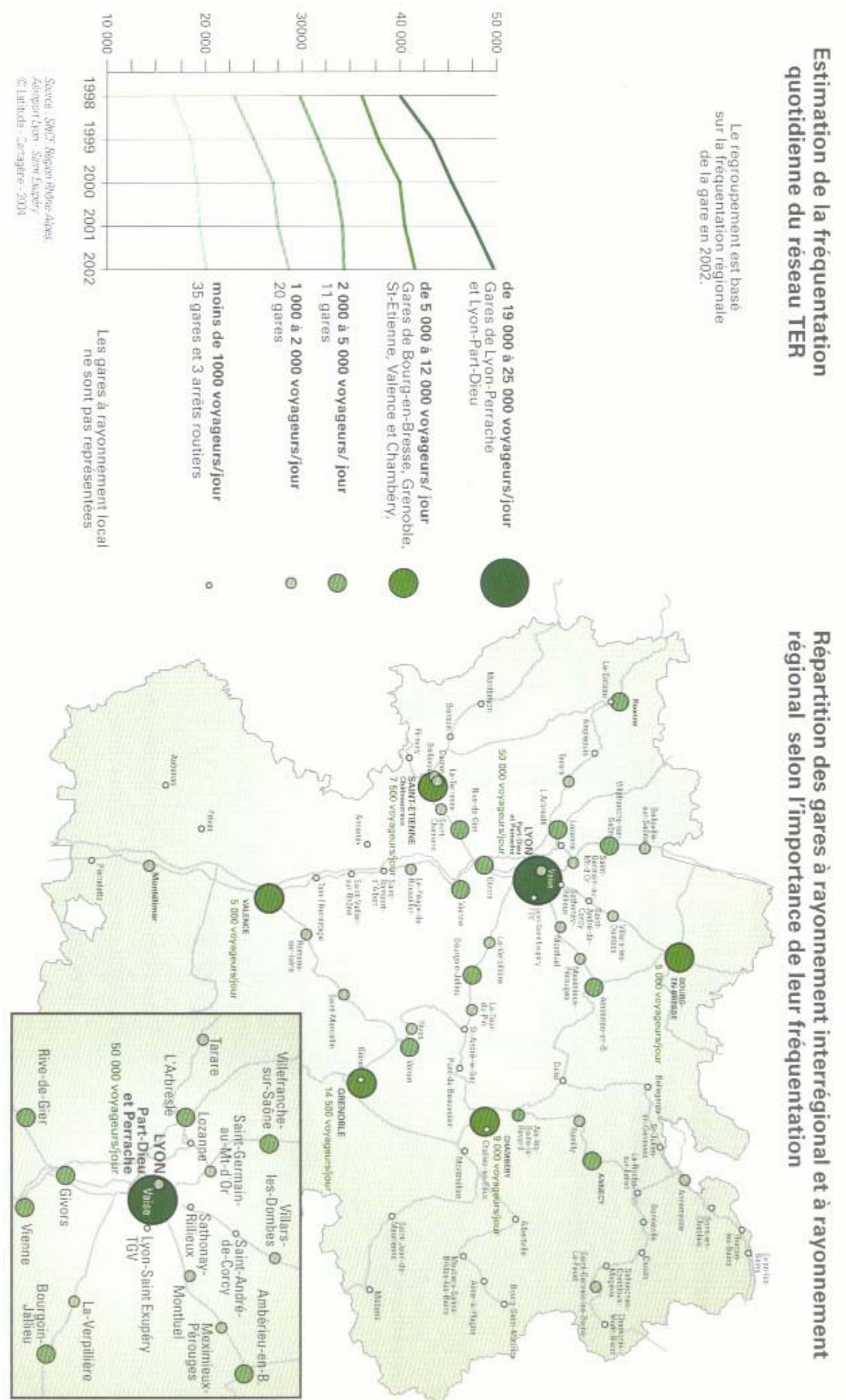
Annexe 11

étendue du réseau ferroviaire voyageurs aujourd'hui

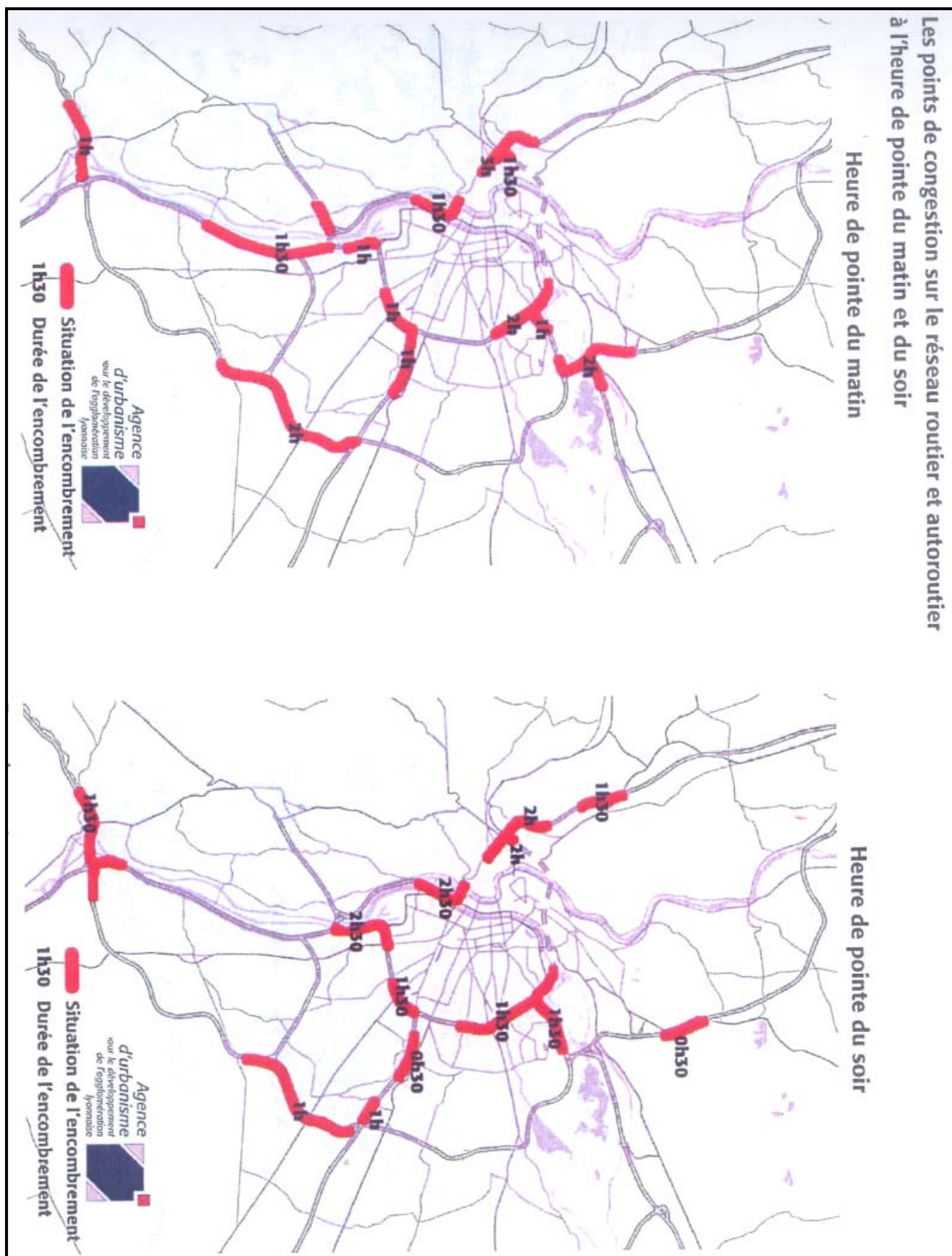
Source : Atlas régional des transports



Annexe 12



Annexe 13



Annexe 14

Les indications horaires, selon le mode de transport, sont reprises ci-dessous.

Plusieurs couleurs ont été volontairement adoptées pour mettre en évidence les similitudes selon les périodes de la journée (les heures mentionnées sont celles qui se rapprochent le plus des horaires de début et de fin de journée de travail).

Desserte des deux sites de Charbonnières (2mn les séparent)

- NAVETTE : (durée de trajet 15 à 20 mn)

Départ de Gorge de Loup : 8h00

Départs du site principal : 17h10 et 18h10

- LIGNE 86 : (durée de trajet 15 à 20 mn)

MATIN (Gorge de Loup) : 7h20 ; 7h40 ; 8h10 ; 8h40

A. MIDI (passage à MOMET) : 16h32 ; 17h09 ; 17h32 ; 18h07 ; 18h32 ; 19h07 ; 19h32

- TER : (GDL <=> LES FLACHERES)
(durée de trajet ~ 11 mn + 10 mn de marche)

MATIN (Gorge de Loup) : 7h26 ; 8h03 ; 8h34 ; 9h04

A. MIDI (FLACHERES) : 16h30 ; 17h23 ; 18h00 ; 18h30 ; 19h23

- TER : (GDL <=> CHARBONNIERES)
(durée de trajet ~ 15 mn + 15 à 20 mn de marche)

MATIN (Gorge de Loup) : 6h49 ; 7h19 ; 7h33 ; 7h49 ; 8h18

A. MIDI (CHARBONNIERES) : 16h34 ; 17h05 ; 17h34 ; 17h50 ; 18h05 ; 18h35 ; 19h07 ; 19h37

Desserte du Val d'Ecully

- NAVETTE : (durée de trajet 10 à 15 mn)

Départ de Gorge de Loup : *8h00*

Départ du Val d'Ecully : *17h05* et *18h05*

- LIGNE 5 : (durée de trajet ~ 5 mn)

Cette ligne est accessible à l'arrêt Demi-Lune Vauboin, ce qui engendre un rajout de temps, au départ de GDL, d'environ 10 mn (temps d'attente inclus)

MATIN (passage à ½ Lune-Vauboin) : *7h00 ; 7h39 ; 8h20 ; 9h05*

A.MIDI (passage à Clinique du Val d'Ouest) : *16h30 ; 17h11 ; 17h58 ; 18h40*

Les lignes 3 et 19 relient directement Gorge de Loup à l'arrêt Vernique qui se situe à 10 mn à pied du site.

- LIGNE 3 : (durée de trajet ~ 10 mn + 10 mn de marche à pied)

MATIN (Gorge de Loup) : *7h07 ; 7h22 ; 7h28 ; 7h40 ; 7h46 ; 7h51 ; 7h56 ; 8h00 ; 8h07 ; 8h13 ; 8h20 ; 8h28 ; 8h38 ; 8h46*

A. MIDI (passage à Vernique) : *16h12 ; 16h21 ; 16h37 ; 16h50 ; 17h01 ; 17h10 ; 17h19 ; 17h33 ; 17h49 ; 18h00 ; 18h03 ; 18h16 ; 18h20 ; 18h35*

- LIGNE 19 : (durée de trajet ~ 10 mn + 10 mn de marche à pied)

MATIN (Gorge de Loup) : *7h00 ; 7h23 ; 7h36 ; 8h08 ; 8h21 ; 8h40 ; 9h00 ; 9h29*

A. MIDI (passage à Vernique): *16h14 ; 16h29 ; 16h47 ; 17h06 ; 17h26 ; 17h42 ; 17h56 ; 18h11 ; 18h27*

Annexe 15

Rhône-Alpes Région

ENQUETE DEPLACEMENT DOMICILE-TRAVAIL SITE ACTUEL

MAI 2005 - RRA

VOTRE PROFIL

1. Votre année de naissance

2. Sexe
☐ 1. Masculin ☐ 2. Féminin

3. Nombre de personnes vivant au foyer

4. Vous vivez en couple, votre conjoint travaille-t-il?
☐ 1. non concerné ☐ 2. oui ☐ 3. non

5. Vos enfants à charge sont:
☐ 1. non concerné ☐ 2. nourrice, crèche
☐ 3. garde à domicile ☐ 4. maternelle
☐ 5. primaire ☐ 6. collège
☐ 7. lycée ☐ 8. études supérieures
☐ 9. hors scolarité

Vous pouvez cocher plusieurs cases (8 au maximum).

6. Nombre de véhicules

7. Dans quel bâtiment travaillez-vous?
☐ 1. site principal ☐ 2. 100,102,104 charbonnières
☐ 3. val d'écully

8. Votre mission s'exerce essentiellement
☐ 1. en sédentaire ☐ 2. en partie en déplacements

9. Si cas n°2, précisez le % de temps passé en déplacement

AUJOURD'HUI, VOS TRAJETS QUOTIDIENS

10. Quelle commune habitez-vous? (nom et code postal)

11. Vous êtes
☐ 1. propriétaire ☐ 2. locataire

12. Temps de trajet

13. Y-a-t'il des journées où vous ne travaillez pas?
☐ 1. non concerné ☐ 2. mercredi ☐ 3. vendredi
☐ 4. autres

14. Autre(s) jour(s) non travaillé(s)

15. Pour les jours travaillés, rentrez-vous entre midi et deux?
☐ 1. oui ☐ 2. non

16. Quels sont vos horaires de travail?
(en moyenne)

MODE OCCASIONNEL DE DEPLACEMENT (dom ↔ travail)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
19. aller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. retour	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

marche à pied (1), vélo (2), moto ou scooter (3), TCL (4), navette Région (5), TER (6), dépose voiture+transports en commun (7), voiture+transports en commun (8), voiture seule (9), covoiturage (10).

21. Utilisez-vous la navette Région?
☐ 1. oui ☐ 2. non

22. Si 'non', précisez pourquoi:

23. Vous utilisez les Transports Collectifs, effectuez-vous des changements?
☐ 1. non concerné ☐ 2. aucun ☐ 3. un
☐ 4. deux ☐ 5. trois ou plus

24. Etes-vous abonné(e) ou achetez-vous des tickets?
☐ 1. non concerné ☐ 2. abonnement ☐ 3. tickets

25. Savez-vous que la Région prend en charge une partie de l'abonnement TCL?
☐ 1. oui ☐ 2. non

26. Quel est le pourcentage de prise en charge?

MODE HABITUEL DE DEPLACEMENT (dom ↔ travail)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17. aller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. retour	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

marche à pied (1), vélo (2), moto ou scooter (3), TCL (4), navette Région (5), TER (6), dépose voiture+transports en commun (7), voiture+transports en commun (8), voiture seule (9), covoiturage (10).

VOTRE MODE DE TRANSPORT HABITUEL EST:

	1	2	3
27. Lent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
28. Polluant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
29. Cher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
30. Inconfortable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

pas du tout (1), un peu (2), beaucoup (3).

31. Dans vos déplacements quotidiens, quelle importance accordez-vous à: (par ordre de préférence)

1. coût du transport 2. rapidité du trajet
3. respect de l'environnement 4. confort d'utilisation

☐ ☐ ☐ ☐

Ordonnez 4 réponses.

32. Vous avez près de votre domicile (5-6 min. à pied):

- ☐ 1. non concerné
☐ 2. arrêt TCL
☐ 3. gare TER avec parc relais
☐ 4. gare TER sans parc relais

Vous pouvez cocher plusieurs cases (2 au maximum).

33. Vous n'utilisez pas ces équipements, pourquoi?

34. Avez-vous une contrainte qui vous oblige à utiliser votre mode de déplacement habituel?

- ☐ 1. accompagnement d'enfants ☐ 2. horaires
☐ 3. déplacements professionnels ☐ 4. autre
☐ 5. aucune

Vous pouvez cocher plusieurs cases (3 au maximum).

35. Autre, précisez

36. Indiquez vos difficultés de déplacements domicile-travail dans le contexte actuel

37. Si vous venez le plus souvent en voiture au travail, cette voiture est

- ☐ 1. non concerné ☐ 2. votre voiture personnelle
☐ 3. une voiture de service ☐ 4. autre

38. Utilisez-vous une voiture pour aller déjeuner entre 12h et 14h ?

- ☐ 1. oui souvent ☐ 2. oui parfois ☐ 3. non jamais

VOS TRAJETS, DEMAIN

39. Qu'est ce qui vous permettrait d'utiliser plus souvent les Transports Collectifs ? (par ordre de préférence)

1. un arrêt TCL ou une gare TER près de chez moi
2. des transports collectifs plus performants (vitesse, fréquence)
3. des infos sur mon lieu de travail
4. des offres de services combinés (TCL+TER)
5. autre

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Ordonnez 5 réponses.

40. Autre, précisez

La question n'est pertinente que si Les Transports Collectifs = "autre"

41. Si votre mesure 1 était mise en oeuvre, vous prendriez les Transports Collectifs

- ☐ 1. tous les jours
☐ 2. 2 à 3 fois par semaine
☐ 3. moins de 2 fois par semaine

42. Qu'est-ce qui vous permettrait d'utiliser plus souvent le covoiturage?

- ☐ 1. non concerné
☐ 2. une aide pour trouver des collègues intéressés
☐ 3. un service spécialisé sur internet mis en place par la RRA
☐ 4. un recours en cas de défaillance du covoitureur

43. Si votre mesure 1 était mise en oeuvre, vous utiliseriez le covoiturage

- ☐ 1. non concerné
☐ 2. tous les jours
☐ 3. 2 à 3 fois par semaine
☐ 4. moins de 2 fois par semaine

44. Si la RRA met votre mesure 1 en place, dans quel délai utiliseriez-vous ce nouveau mode de transport ?

- ☐ 1. dès maintenant ☐ 2. dans quelques mois
☐ 3. ne sais pas ☐ 4. jamais

EN GENERAL, QUE PENSEZ-VOUS DE LA VOITURE?

	1	2	3
45. Lent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
46. Polluant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
47. Cher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
48. Inconfortable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
49. Non sécuritaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

pas du tout (1), un peu (2), beaucoup (3).

EN GENERAL, QUE PENSEZ-VOUS DES TCL?

	1	2	3
50. Lent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
51. Polluant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
52. Cher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
53. Inconfortable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
54. Non sécuritaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

pas du tout (1), un peu (2), beaucoup (3).

EN GENERAL, QUE PENSEZ-VOUS DES TER?

	1	2	3
55. Lent	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
56. Polluant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
57. Cher	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
58. Inconfortable	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
59. Non sécuritaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

pas du tout (1), un peu (2), beaucoup (3).

EXPRIMEZ-VOUS.....

Si vous avez des remarques particulières ou des propositions, n'hésitez pas à les indiquer ci-dessous :

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Nom :
(facultatif)

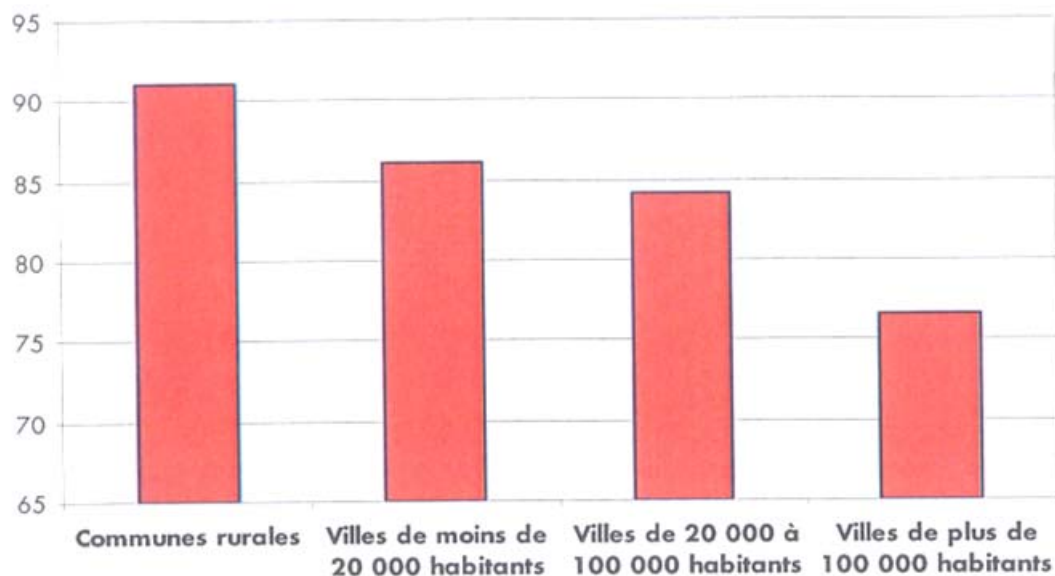
Prénom :

Nous vous remercions pour votre participation

Annexe 16

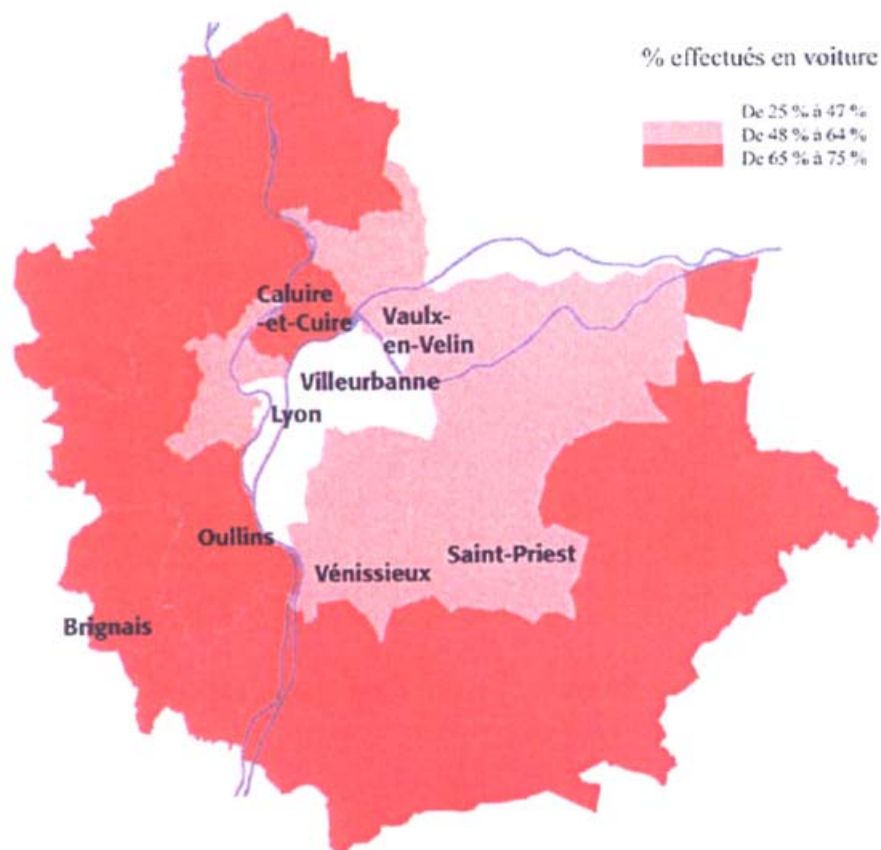
Part des ménages motorisés selon le type de commune de résidence en France en 2000 (en %)

Sources : Sofres, Insee



Déplacements tous modes des résidents, enquête ménages de Lyon 1996

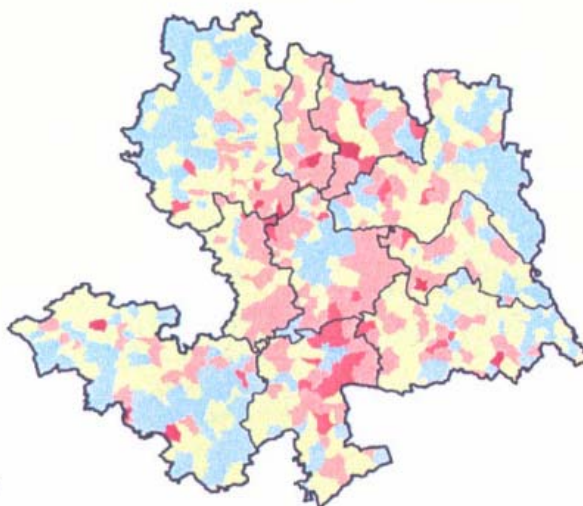
Source : Cete de Lyon



1980

**La motorisation des ménages
de l'aire métropolitaine lyonnaise**

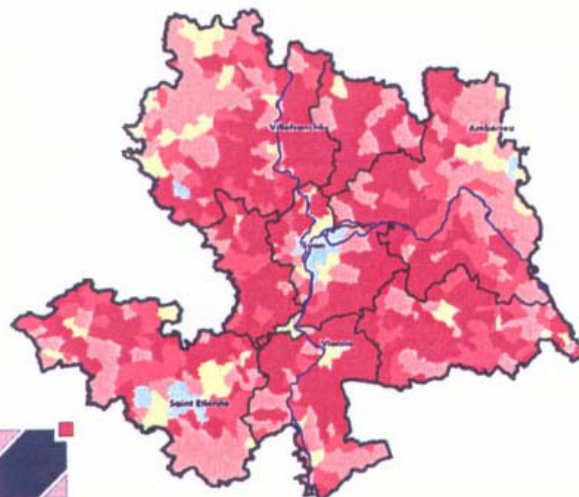
Source : RGP/Insee



1990

Motorisation des ménages

- plus de 1,6 voiture par ménage
- de 1,5 à 1,6 voiture par ménage
- de 1,25 à 1,5 voiture par ménage
- de 1 à 1,25 voiture par ménage
- de 0 à 1 voiture par ménage



Agence
d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération
lyonnaise

Annexe 17

Le trafic régional de chaque mode
(trajets de plus de 5 km entre communes)

	VP	VP	train	car régulier	car ramassage	autre TC	deux- roues	autres modes
volumes*	141 M	35 M	4,8 M	4,6 M	10,3 M	5,6 M	2,5 M	3,1 M
domicile-travail	40,1 %	4,9 %	44,2 %	9,5 %	12,6 %	11,8 %	36,5 %	18,0 %
domicile - études	3,1 %	13,1 %	29,1 %	60,8 %	83,9 %	65,0 %	19,7 %	21,3 %
dont lycée et collège	0,2 %	10,2 %	14,8 %	48,1 %	79,5 %	37,6 %	14,2 %	7,9 %
dont enseignement supérieur	2,7 %	2,8 %	14,0 %	12,7 %	4,4 %	27,4 %	5,4 %	13,3 %
dont autre	0,1 %	—	0,3 %	—	—	—	0,2 %	—
motifs professionnels non réguliers	8,6 %	1,9 %	3,1 %	3,5 %	2,2 %	1,2 %	0,8 %	37,5 %
motifs privés non obligés	27,5 %	55,5 %	18,3 %	21,6 %	0,9 %	16,3 %	35,9 %	10,8 %
motifs privés obligés	20,0 %	24,5 %	5,2 %	4,1 %	0,2 %	5,6 %	7,1 %	7,9 %
autres motifs	0,8 %	0,2 %	0,1 %	0,5 %	0,2 %	—	—	4,5 %
6 - 10 km	31,6 %	26,9 %	2,8 %	18,9 %	52,0 %	65,4 %	58,0 %	21,0 %
11 - 14 km	14,2 %	13,4 %	3,6 %	14,9 %	6,8 %	17,6 %	11,7 %	10,7 %
15 - 19 km	14,5 %	13,6 %	6,2 %	14,5 %	12,7 %	17,0 %	14,8 %	15,8 %
20 - 29 km	17,0 %	14,5 %	14,6 %	19,3 %	21,5 %	—	7,6 %	9,1 %
30 - 49 km	11,1 %	14,6 %	22,4 %	16,4 %	4,5 %	—	6,0 %	9,7 %
50 - 99 km	7,9 %	11,7 %	40,6 %	10,2 %	2,3 %	—	1,5 %	23,0 %
100 km et plus	3,6 %	5,2 %	9,9 %	5,8 %	0,2 %	—	0,4 %	10,7 %
Distance moyenne	26 km	33 km	63 km	34 km	16 km	10 km	14 km	48 km
VC de ZPIU ↔ VC autre ZPIU	5,5 %	8,8 %	20,9 %	5,8 %	2,3 %	ε	2,0 %	4,1 %
VC de ZPIU ↔ banlieue de ZPIU	29,2 %	30,8 %	41,2 %	31,1 %	14,4 %	71,4 %	35,8 %	21,0 %
VC de ZPIU ↔ rural autre ZPIU	26,3 %	24,5 %	25,2 %	39,7 %	30,0 %	7,4 %	9,4 %	29,6 %
banl. de ZPIU ↔ banl. de ZPIU	13,9 %	11,6 %	9,4 %	11,3 %	11,0 %	19,4 %	23,4 %	12,1 %
banl. de ZPIU ↔ rural en ZPIU	13,2 %	12,7 %	2,8 %	4,0 %	22,5 %	1,5 %	16,2 %	10,2 %
rural en ZPIU ↔ rural en ZPIU	4,5 %	5,3 %	0,4 %	1,3 %	4,9 %	0,3 %	4,2 %	12,1 %
flux avec rural profond	7,4 %	6,3 %	ε	6,8 %	14,9 %	—	9,0 %	10,8 %
gare ↔ gare	22,9 %	24,9 %	57,8 %	22,5 %	11,2 %	26,2 %	20,2 %	22,1 %
gare ↔ gare – 5 km	9,0 %	7,4 %	11,8 %	10,4 %	5,4 %	11,2 %	12,0 %	4,4 %
gare ↔ gare 5-10 km	20,0 %	18,6 %	8,6 %	21,5 %	18,8 %	28,9 %	30,3 %	11,5 %
gare ↔ gare + 10 km	27,9 %	28,3 %	20,8 %	32,6 %	31,3 %	23,5 %	18,7 %	32,7 %
autre (gare ni au départ, ni à l'arrivée)	20,2 %	20,8 %	1,0 %	13,0 %	33,3 %	10,2 %	18,8 %	29,3 %

* millions de déplacements par semaine pleine moyenne.

Annexe 18

